



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

**INFORME SOBRE LAS PROPUESTAS REALIZADAS POR
LOS COMPARECIENTES EN LA COMISIÓN SOBRE
SEGURIDAD VIAL DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
CON OCASIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE
LA “ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL
2021-2030”**

**Comisión sobre Seguridad Vial
Congreso de los Diputados
Enero 2022**

NOTA PREVIA

Con el fin de dar cumplimiento al compromiso de apoyar y contribuir en la elaboración de la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030, una vez sustanciadas las comparecencias acordadas por la Mesa de la Comisión sobre Seguridad Vial para recabar la opinión de organizaciones, asociaciones, entidades y expertos en esta materia, ponemos a disposición del Gobierno el presente Informe que recoge las propuestas y recomendaciones realizadas por los 32 comparecientes, a lo largo de las nueve sesiones específicas celebradas entre noviembre de 2020 y noviembre de 2021.

El contenido da a conocer estas propuestas de manera estructurada en doce líneas de actuación (once específicas, más una transversal), coincidentes con los grupos de trabajo constituidos en el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible para la elaboración de la Estrategia.

SUMARIO

- 1. INTRODUCCIÓN**
- 2. SESIONES INFORMATIVAS CELEBRADAS POR LA COMISIÓN**
- 3. PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES REALIZADAS POR LOS COMPARECIENTES**
- 4. ANEXOS: DETALLE DE LAS PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES REALIZADAS POR LOS COMPARECIENTES.**
 - ANEXO I. INFRAESTRUCTURA SEGURA**
 - ANEXO II. CIUDADES SEGURAS**
 - ANEXO III. FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL**
 - ANEXO IV. DATOS E INVESTIGACIÓN**
 - ANEXO V. VEHÍCULO**
 - ANEXO VI. CUMPLIMIENTO DE LA NORMA**
 - ANEXO VII. SEGURIDAD VIAL LABORAL. FURGONETAS**
 - ANEXO VIII. CONDUCTORES REINCIDENTES Y APTITUDES PSICOFÍSICAS**
 - ANEXO IX. MOTOCICLETAS Y MOTORISTAS**
 - ANEXO X. BICICLETAS Y CICLISTAS**
 - ANEXO XI. VÍCTIMAS Y ATENCIÓN POSTACCIDENTE**
 - ANEXO XII. OTROS**

1. INTRODUCCIÓN

A pesar de que España, en opinión coincidente de los expertos, está ya inmersa en la denominada “Edad de Oro” de la seguridad vial -habida cuenta de la mejora sistemática que viene constatándose, desde los inicios del presente siglo, en los registros de siniestralidad vial- la realidad es que, todavía, las consecuencias (humanas, sociales y económicas) de los siniestros de tráfico en nuestro país alcanzan dimensiones preocupantes.

Las cifras de siniestralidad vial, elocuentes por sí mismas, confirman el anterior aserto. Así, empleando datos a 30 días: en 2019, fallecieron en accidente de tráfico un total de 1.755 personas (es decir, 4,8 personas cada día) y 8.613 (23,6 personas/día) resultaron heridas de gravedad; y durante 2020, aun siendo un año atípico en el contexto de la pandemia del COVID-19 y las subsecuentes restricciones de movilidad impuestas para frenar su propagación, tan sólo en las vías interurbanas 870 personas perdieron la vida y otras 3.463 requirieron ingreso hospitalario. Por su parte, en los primeros nueve meses de 2021, exclusivamente en las vías interurbanas, utilizando datos a 24 horas: se ha registrado un total de 686 accidentes mortales (un 7,7 por ciento menos que en el mismo periodo de 2019), en los que resultaron fallecidas 751 personas (lo que representa un descenso del 6,7 por ciento con respecto a 2019).

En este entorno (de evolución favorable de la siniestralidad vial) viene registrándose, una situación, de consecuencias ciertamente preocupantes, resultante del predominio del vehículo como elemento dominante del sistema de movilidad en el ámbito urbano. Un predominio, justificado en base al modelo de ciudad imperante prácticamente hasta los inicios del presente Siglo, que acarrea consecuencias negativas tanto para la salud de la población en general como para la seguridad vial: no solo de los peatones, sino de los ciclistas y de los usuarios de vehículos de movilidad personal, cada vez más frecuentes en el ámbito de la movilidad urbana. No en vano, en zona urbana: (1) en 2019 el número de accidentes con víctimas representó el 64,1% del total; los accidentes mortales registraron el 31,3% del total; y los peatones fallecidos alcanzaron el 64,8% sobre el total de peatones muertos en accidente de tráfico; y (2), con respecto a los VMP, tomando como referencia datos del primer semestre de 2021, puede inferirse la sobrerrepresentación de estos vehículos en las estadísticas de siniestralidad vial de las ciudades (particularmente, las grandes urbes), toda vez que, a pesar de que su participación en la movilidad no alcanza el 1% el número de accidentes se sitúa en torno al 5% sobre el total.

Las repercusiones que en términos de sufrimiento (tanto a las víctimas como a sus familiares) y de coste social (enfermedades crónicas, lesiones permanentes, etc.), así como económico (algunas estimaciones concluyen que dicho coste podría alcanzar el 3 por ciento del PIB), que resultan de la situación que se infiere de los datos anteriores, justifican sobradamente la calificación de la siniestralidad vial en España como un Problema de Estado; y, como tal, ha de enfocarse.

Iniciamos, una década (2021-2030) en la que los problemas derivados de una movilidad liderada por el transporte terrestre de carretera, basada casi exclusivamente en el uso del vehículo privado, tanto para desplazamientos urbanos como interurbanos, ponen de relieve, por un lado, la insostenibilidad de la misma, sobre todo en el ámbito de las ciudades; y, por otro lado, la necesidad de actuar con firmeza, alineando las estrategias y actuaciones que en materia de seguridad vial y de movilidad planifiquen las diferentes Administraciones Públicas con competencia en dichos campos, para: (1) conseguir, de acuerdo con los objetivos consensuados internacionalmente, reducir a la mitad en 2030, con respecto a 2019, el número de fallecidos y de lesionados graves; (2) transformar el actual modelo de movilidad urbana convirtiéndolo en seguro, sostenible y saludable; y (3) contribuir al logro de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (Agenda 2030). Y siempre con el más amplio acuerdo entre las fuerzas políticas y los agentes sociales.

En esta línea estratégica de actuación, con el fin de que la seguridad vial (enmarcada en un contexto de movilidad sostenible y saludable) sea tenida en cuenta en las políticas públicas de todos los estados, se han manifestado entre otros: la Asamblea General de las Naciones Unidas al proclamar, el pasado 18 de agosto de 2020, el periodo 2021-2030 como Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial; y, a través de la Declaración de Estocolmo (19-20 de febrero de 2020), los miembros de la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial.

En España tanto el Gobierno de la nación como la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados—han manifestado reiteradamente que entre los desafíos a afrontar en la presente década, se encuentran: *“La necesidad de reconocer y apostar por la implementación de un modelo de movilidad segura, limpia y conectada; y la “Elaboración de la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030, alineada con la Agenda 2030, con las directrices de la Unión Europea y con los acuerdos de la Cumbre Mundial de la Seguridad Vial”*. Las Administraciones autonómica y local y los actores sociales y económicos han asumido estos objetivos como propios.

Consecuentemente, el Ministro del Interior, en la reunión del pleno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad sostenible del 22 de octubre de 2019, encargó a la Dirección General de Tráfico elaborar la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030 con el fin de reducir el número de fallecidos y de heridos graves, en los porcentajes enunciados anteriormente.

El Congreso de los Diputados, y de manera concreta la Comisión sobre Seguridad Vial, no puede quedar al margen—Esta Comisión viene manifestando, a través de distintas iniciativas (por ejemplo, la Declaración institucional, de 12 de noviembre de 2020, con motivo del Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Accidentes de Tráfico), absoluta conformidad con el objetivo estratégico de conseguir que el decenio 2021-2030 se convierta, de forma efectiva, en la Década de Acción de la seguridad vial; y reafirmando su compromiso decidido de contribuir a que se logren los objetivos de reducción del número de víctimas mortales y de lesionados graves ya apuntados.

Con el fin de materializar dicho compromiso, la Comisión sobre Seguridad Vial elaboró un programa de trabajo para oír, en forma de comparecencia ante la misma, a los representantes de la Administración, de las asociaciones de víctimas, de las entidades, asociaciones y fundaciones y de los expertos académicos, que tienen como objetivo la mejora de la seguridad vial, en relación con la estrategia 2021-2030.

En base a dicho acuerdo, la Comisión sobre Seguridad Vial ha celebrado nueve sesiones informativas en las que han comparecido esos expertos quienes, desde su perspectiva (académica, sectorial, profesional, víctimas, etc.), han expuesto su punto de vista sobre la situación de la seguridad vial en nuestro país y han dejado sus propuestas y recomendaciones para lograr el objetivo estratégico de reducción de la siniestralidad vial (en un 50 por ciento) en 2030, así como para conseguir instaurar un modelo de movilidad (sobre todo, en el ámbito urbano) seguro, sostenible y saludable.

El presente documento, por tanto, busca informar (evitando cualquier posicionamiento o juicio de valor) sobre los contenidos más destacados de las intervenciones realizadas durante las mencionadas sesiones informativas. Y, para ello: (1) en doce anexos, detalla, con cierto grado de literalidad, las propuestas y recomendaciones realizadas por los comparecientes en cada uno de los campos (líneas) de acción correspondientes; y (2) de manera específica, se han agrupado (apartado 4 del informe), por línea de acción, las distintas propuestas y recomendaciones (consideradas individualmente) complementadas con la referencia de los comparecientes, proponentes de las mismas.

Lograr los ambiciosos objetivos de seguridad vial planteados por la comunidad internacional y apoyados por el Gobierno de España –objetivos que suscribimos y apoyamos desde la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados- exige reconocer que disfrutar de una seguridad vial plena, dentro un contexto de movilidad sostenible y saludable, es un derecho (vinculado a la protección de la vida y al bienestar de las personas) que implica un deber fiduciario que nos convierte, con relación a las políticas de seguridad vial y como representantes de la voluntad popular, en agentes imprescindibles para la defensa del derecho a una seguridad vial plena. Se trata, en síntesis, de aceptar que estamos ante un drama colectivo que sólo podrá atajarse de forma irreversible enfocándolo desde todas sus vertientes (humana, técnica y medioambiental) y contando con la colaboración de todos los interesados, ciudadanos, usuarios de las vías, organizaciones de la sociedad civil y el conjunto de las Administraciones Públicas. Y es precisamente este necesario diálogo multilateral el que hemos impulsado desde nuestra Comisión y cuyo resultado aparece en el presente Informe.

2. SESIONES INFORMATIVAS CELEBRADAS POR LA COMISIÓN

| FECHA DE LA SESIÓN | REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|--------------------|------------|--|
| 12 noviembre 2020: | [1] | Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja. Vicepresidente de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidente de Tráfico (STOP ACCIDENTES). D. Fernando Muñoz González. Director de la Fundación A Víctimas de Tráfico. |
| 12 noviembre 2020: | [2] | D. Domingo García-Fernández Caro. |
| 12 noviembre 2020: | [3] | Directora de la Asociación Prevención de Accidentes de Tráfico (P(A)T). Dña. Yolanda Doménech Moral. Presidente del Real Automóvil Club de España (RACE). |
| 3 marzo 2021: | [4] | D. Carmelo Sanz de Barros. Responsable de contenidos de la Plataforma PONLE FRENO. |
| 3 marzo 2021: | [5] | D. Javier Olave Gabarra. Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). |
| 3 marzo 2021: | [6] | D. Luis Montoro González. Profesor de Universidad del País Vasco (PV). |
| 3 marzo 2021: | [7] | D. Aitor Aritzeta Galán. Profesor de la Universidad de Alcalá (UAH). |
| 3 marzo 2021: | [8] | D. Emiliano Moreno López. Experto en Vehículos de Movilidad Personal (VMP). |
| 3 marzo 2021: | [9] | D. Andrés Luis Romera Zarza. Coordinadora General de la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). |
| 18 marzo 2021: | [10] | Dña. Laura Vergara Román. Portavoz de la Mesa Española de la Bicicleta. |
| 18 marzo 2021: | [11] | D. Alfonso Treviño Fernández. Vicepresidenta de la Plataforma Motera para la Seguridad Vial. |
| 18 marzo 2021: | [12] | Dña. M ^a José Alonso de Arriba. |
| 18 marzo 2021: | [13] | |

| FECHA DE LA SESIÓN | REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|---------------------------|-------------------|--|
| 18 marzo 2021: | [14] | Secretario General de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR). D. José María Riaño Sebastián. Presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS). |
| 7 abril 2021: | [15] | D. Rafael Barbadillo López. Presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER). |
| 7 abril 2021: | [16] | D. Julio Villaescusa Izquierdo. Representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM). |
| 7 abril 2021: | [17] | D. Miguel Pereira García. Presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). |
| 26 abril 2021: | [18] | D. Alfonso Gil Invernón. Fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial. |
| 26 abril 2021: | [19] | D. Bartolomé Vargas Cabrera. Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). |
| 22 junio 2021: | [20] | D. Enrique Lorca Sánchez. Presidente de la Federación de Autoescuelas de Cataluña (FAC). |
| 22 junio 2021: | [21] | D. Raúl Viladrich i Castellanas. Representante de la Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD). |
| 22 junio 2021: | [22] | D. Miguel González Gallarza. Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. |
| 28 septiembre 2021: | [23] | D. Jesús Monclús González. Director General de la Fundación AXA. |
| 28 septiembre 2021: | [24] | D. Josep Alfonso Caro. |

| FECHA DE LA SESIÓN | REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|---------------------------|-------------------|--|
| 28 septiembre 2021: | [25] | Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI). D. Antonio Javier Lucas García. |
| 7 octubre 2021: | [26] | Presidente de UNO Logística. D. Francisco Aranda Manzano. Director Técnico de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE). |
| 7 octubre 2021: | [27] | D. Rafael del Río Hernández. Presidente del Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte (ITS, España). |
| 7 octubre 2021: | [28] | D. Sebastián de la Rica Castedo. Directora del Área Industrial y Medio Ambiente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC). |
| 2 noviembre 2021: | [29] | Dña. Arancha García Hermo. Director Gerente de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV). |
| 2 noviembre 2021: | [30] | D. Guillermo Magaz Pilar. Presidente de la Asociación de Auditores de Seguridad Vial. |
| 2 noviembre 2021: | [31] | D. Javier López Delgado. Director de Relaciones Institucionales de la Academia del Transportista. |
| 2 noviembre 2021: | [32] | D. Francisco Paz Fuentes. |

*Se han celebrado también Comparecencias del Director General de Tráfico, D. Pere Navarro y del Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, D. Álvaro Gómez.

3. PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES REALIZADAS POR LOS COMPARECIENTES

3.1. Infraestructura segura.

| LÍNEA DE ACCIÓN | PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES | PROPONENTES |
|---------------------------------------|---|-----------------------------|
| Conservación de las carreteras | 1. Inversión adecuada y sostenida (planes de conservación y mantenimiento) en mantenimiento y mejora de las infraestructuras viarias. | [7] [10] [15] [19] |
| | 2. Impulsar, dando la adecuada respuesta penal en base al artículo 518 del Código Penal, la relevancia que el estado de las vías públicas (su nivel de conservación) tiene para la seguridad vial. | [19] |
| Áreas de servicio | 1. Implementar las recomendaciones que al respecto de las áreas de servicio se recogen en la carta firmada por IRU (patronal internacional del transporte por carretera) y la federación europea de sindicatos. | [17] |
| | 2. Puesta en marcha de áreas de estacionamiento o de descanso seguras y protegidas para camiones. | [26] |
| Seguridad vial | 1. Llevar a cabo un despliegue generalizado de las medidas incluidas en el documento de la DGT “Recomendaciones para la mejora de la seguridad vial en entornos interurbanos”. | [23] |
| | 2. Evaluar sistemáticamente (mejorando su calidad y adaptándola al progreso técnico: por ejemplo, con relación a la correcta y suficiente iluminación de los pasos de cebra, así como a la señalización correspondiente a los tramos de obra) la consistencia entre la señalización existente en determinados tramos de carretera y la percepción de peligro correspondiente, por parte de los conductores. | [6] [8] |
| | 3. Tener en cuenta, a la hora de decidir instalar un determinado equipamiento vial (por ejemplo, las “aletas de tiburón”) su interacción | [6] |

| | | |
|----|--|---|
| | (positiva o negativa) con todos los usuarios de las vías en cuestión. | |
| 4. | Realizar y reforzar, en toda la red española de carreteras, auditorías de seguridad vial (durante las fases de anteproyecto, de proyecto, al final de la construcción –antes de abrir al tráfico- y de explotación), inspecciones de seguridad vial, estudios de impacto y gestión de la seguridad vial, en particular con relación a los aspectos relativos a la señalización (horizontal y vertical) de las vías. De esta forma se actualizaría el catálogo tramos peligrosos (tramos de concentración de accidentes y puntos negros) y se procedería a su tratamiento (de eliminación), en vez de señalarlos. | [2] [6] [9] [10] [13] [23] [31] |
| 5. | Consolidar la constitución de un colectivo de auditores de seguridad vial formados, acreditados, sobradamente preparados, independientes, así como con capacidad para condicionar el comportamiento de los conductores, detectar los fallos (en la infraestructura) que puedan inducir a error (de conducción) y proponer soluciones. | [31] |
| 6. | Crear la figura del coordinador de seguridad vial en las obras de construcción o conservación de vías públicas, cuya función deberá ser tutelada por una agencia nacional de seguridad vial. | [31] |
| 7. | Formalizar un registro central, público y accesible de los resultados de las auditorías de seguridad vial realizadas a las infraestructuras. | [2] |
| 8. | Desplegar, de forma progresiva y sistemáticamente, un plan de “carreteras 2+1”. | [23] |
| 9. | Habida cuenta de su mayor eficacia con respecto a la fija, invertir en sistemas inteligentes de señalización, así como incrementar la correspondiente a señalización de mensaje variable. | [7] [8] [23] |

| | | |
|--|---|--------------|
| | 10. Elaborar un Plan específico de mejora de arcenes (<i>forgiving roads</i>) con el fin de reducir drásticamente tanto el número de accidentes por salida de la vida, como las consecuencias más graves que dichos accidentes pudieran producir. | [10] [23] |
| | 11. Implantar campañas de tratamiento de curvas con el fin de, a través del trazado, incrementar la uniformidad de las vías y reducir las distracciones. | [10] |
| | 12. Integrar los carriles bici (segregados) con el fin de conformar una Red interurbana segura. En este sentido, deberá ponerse especial atención al tratamiento (desde la perspectiva de la seguridad vial) de las intersecciones de dichos carriles con las vías de circulación de vehículos a motor. | [11] |
| | 13. Ampliar la utilización de los Sistemas de Protección de Motoristas (SPM) a todas las carreteras interurbanas, así como a las autopistas de peaje. | [13] |
| | 14. Sustituir los actuales postes IPN, empleados como soporte de las señales de tráfico y de los carteles de señalización, por otros que amortigüen el impacto (contra ellos) del motorista, reduciendo la gravedad del accidente. | [13] |
| | 15. Desplegar, en masa, aquellas medidas identificadas como más eficaces por los modelos predictivos de ocurrencia de siniestros. | [23] |
| | 16. Evitar que los vehículos compartan calzadas cuya velocidad habitual difiera en más de 20 ó 30 km/h. | [28] |

3.2. Ciudades seguras.

| LÍNEA DE ACCIÓN | PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES | PROponentes |
|-----------------|---|-----------------------------|
| Seguridad vial | 1. Llevar a cabo un despliegue generalizado de las medidas incluidas en el documento de la DGT “Recomendaciones de movilidad urbana segura y sostenible”. | [23] |
| | 2. Modificar la Ley de Seguridad Vial, o la Futura Ley de Financiación y Movilidad Sostenible, con el fin de que los colectivos más vulnerables (peatones, ciclistas y usuarios de Vehículos de Movilidad Personal), sobre todo dentro del entorno urbano, dispongan de un régimen normativo adecuado. | [5] [10] [19] |
| | 3. Desarrollar un Pacto de Estado por la Seguridad Vial, en el ámbito urbano. Consecuencia del mismo, la seguridad vial será parte irrenunciable en los planes de movilidad (urbana) sostenible. | [7] [10] |
| | 4. Aplicar medidas eficaces de calmado (pacificación) del tráfico a motor (reducción de la velocidad, estrechamiento de carriles, resaltes, etc.). | [11] [18] |
| | 5. Adoptar medidas especiales en defensa de los peatones, en particular reforzando las actuaciones (cambios urbanísticos) dirigidas a mejorar la movilidad de las personas mayores y de los peatones en general, así como incrementar su seguridad vial (por ejemplo, creando itinerarios peatonales seguros, prohibir circular a más de 30 km/h en el carril señalizado con marcas viales contiguo a una línea de estacionamiento, sea este en línea o batería, o a una acera –que no tiene estacionamiento- que está junto al carril donde se circula, o que los peatones no se encuentren cerca de un carril por donde se circula a 50 km/h), propiciando la transición de los desplazamientos en coche hacia una movilidad sostenible y | [8] [10] [11] [28] |

| | | |
|--|---|-----------------------------|
| | saludable (uso de la bicicleta, desplazamientos a pie, etc.) y desincentivando el uso del automóvil. | |
| | 6. Implementar de forma sistemática, en los entornos urbanos, las auditorías de seguridad vial. | [10] |
| | 7. Conseguir que las ciudades (independientemente de su tamaño) se conviertan en entornos amigables para los niños. Y, en este sentido, proporcionar apoyo (con recursos y en materia de formación) sobre todo a los municipios más pequeños. | [25] |
| Vehículos de Movilidad Personal (VMP) | 1. Construir carriles específicos (segregados por medio de una separación física y no con una marca vial) para la circulación de VMP, así como para las bicicletas. | [10] [23] [28] |
| | 2. Implementar el principio de “... a igualdad de uso y de riesgos, igualdad de responsabilidades y de obligaciones...” Y, en este sentido, exigir un seguro específico de responsabilidad civil y conocimiento de las normas de tráfico a los usuarios de VMP y de bicicleta (en este último caso, sobre todo para la movilidad urbana). | [5] [10] [21] [24] |
| | 3. Dotar de la formación vial adecuada a los usuarios de VMP. | [23] |
| Calidad de vida | 1. Cambiar el paradigma de reparto del espacio urbano con el fin de resolver adecuadamente el trilema de la movilidad: <i>que sea segura, saludable y sostenible</i> . | [18] |
| | 2. Apostar, de manera contundente, por unos transportes públicos fundamentados en unas bases sólidas y en unas reglas de juego diferentes. | [18] |

| | | |
|--|--|------|
| Distribución Urbana de Mercancías (DUM) | 1. Establecer carriles exclusivos de forma temporal para la distribución de mercancías. | [26] |
| | 2. Permitir la distribución nocturna en algunos casos, dada la existencia actual de tecnología silenciosa con la consiguiente reducción de la congestión del tráfico urbano. | [26] |
| | 3. Digitalizar las plazas de carga y descarga para una mejor planificación de los operadores y la reducción de la doble fila. | [26] |
| | 4. Flexibilización de las restricciones en los períodos de entrega en las zonas de protección especial | [26] |
| | 5. Identificación de los vehículos que realizan DUM. Las actuales tarjetas de transporte no abarcan todas las tipologías de vehículos y servicios. | [26] |

3.3. Formación y educación vial.

3.3.1. Formación vial.

| LÍNEA DE ACCIÓN | PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES | PROponentes |
|--------------------------------|--|-----------------------------|
| Formación vial: general | 1. Mejorar, a través de la especialización (en particular, con relación al uso eficaz de los sistemas de ayuda a la conducción: ADAS y con respecto a los vehículos eléctricos e híbridos), la formación de los examinadores y profesores de formación vial (profesores de autoescuela); incluyendo, para los profesores de autoescuela, una formación 3.0 específica para motocicletas. | [13] [21] |
| | 2. Crear un título homologado de Formación Profesional para los profesores de formación vial (profesores de autoescuela). Poner en valor la profesión de profesor de formación vial. Permitir al profesor de formación vial, que posea su vehículo, prestar sus servicios sin la exigencia de disponer de un lugar físico. | [2] [20] [22] |
| | 3. Impulsar la formación vial específica para los usuarios más vulnerables; en particular, la relativa a las motocicletas. | [5] |
| | 4. Actualizar los contenidos formativos (adaptándolos a la realidad de la movilidad de hoy en día: modos sostenibles y saludables de transporte, equipamiento de los vehículos, conectividad, etc.) relativos a la obtención del permiso de conducir y fomentar la utilización de metodologías (online, etc.), así como de herramientas de formación ya contrastadas. | [5] [6] [24] |

| | | |
|--|---|-----------------------------|
| | 5. Implementar de manera efectiva un procedimiento de formación (mediante cursos cortos, de aproximadamente cuatro horas de duración, con contenidos técnicos: seguridad vial, etc., y adquisición de destrezas) para los usuarios de VMP. | [6] [10] [20] [21] |
| | 6. Exigir que la formación vial teórica de los conductores sea presencial. La formación que se realice en modo <i>online</i> , preferentemente por <i>streaming</i> , debe ser, en cualquier caso, complementaria. | [7] [20] [21] |
| | 7. Combinar (en la educación vial y en la formación vial) la presencialidad y la virtualidad (por ejemplo, empleando herramientas digitales de realidad virtual, tanto para la enseñanza como para la evaluación) con la aplicación práctica. | [23] |
| | 8. Transformar digitalmente la educación vial (preconductor y conductor), incluyendo los módulos de concienciación, para adaptarla al siglo XXI. En ese sentido, se trataría de cumplir, también en este campo, el mandato legal incorporado a la Ley Orgánica de Educación, en diciembre de 2020, mediante el artículo 70 bis. | [22] [23] |
| | 9. Incorporar a la formación vial, incluso por delante del alcohol, las drogas y la velocidad, las distracciones relacionadas con el uso del teléfono móvil como uno de los factores concurrentes y determinantes más relevantes de los accidentes de tráfico. | [5] |
| | 10. Actuar, con respecto a la formación vial, desde tres ejes básicos: concienciación, formación y sostenibilidad que, a su vez, han de constituirse en pilares de la (nueva) Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. | [20] [21] |
| | 11. Mejorar el proceso de formación de conductores mediante, entre otras medidas: (1) incluyendo | [23] |

| | | |
|--|--|-------------------------------|
| | <p>módulos obligatorios de concienciación (“charlas de concienciación”) a lo largo del proceso de obtención del permiso de conducir; (2) proporcionando formación específica en conducta PAS y en primeros auxilios; y (3) estimulando el desarrollo de empatía con relación a otros vehículos (bicicletas, etc.) que ya son habituales de nuestro entorno de tráfico.</p> | |
| | <p>12. Dotar al sistema de exámenes de conducir de la necesaria plantilla de examinadores para acabar, definitivamente, con la actual lacra (de retrasos en dichos exámenes) que viene arrastrándose desde hace más de veinte años. Se trata de un problema de orden social.</p> | <p>[20] [21] [22]</p> |
| | <p>13. Siendo conscientes de que el sistema de formación vial sufre una crisis estructural consecuencia de la ineficiencia, la falta de digitalización de muchos actores y la precarización de las condiciones de trabajo de muchos profesionales del sector: resulta imprescindible repensar y remodelar el modelo actual de autoescuela.</p> | <p>[22]</p> |
| | <p>14. Aprovechando el hecho de que prácticamente todos los ciudadanos han pasado y/o tienen que pasar por una autoescuela, con el fin de ayudar desde estos centros a crear más sociedad, hacer obligatoria una formación básica en primeros auxilios (por ejemplo, reanimación cardiovascular y maniobra de Helmlich).</p> | <p>[20]</p> |
| | <p>15. Cambiar el formato del modelo de examen de conducir: (1) con respecto al examen teórico, transformar el actual “modelo memorístico”, apoyándolo en la visualización de videos de percepción de riesgo (siguiendo, por ejemplo, el modelo del Reino Unido); y (2) con relación al</p> | <p>[20] [21] [22]</p> |

| | | |
|--|---|------------------------------|
| | <p>examen práctico, incluir la conducción en carretera convencional.</p> <p>Se trataría, además, de no confiar únicamente en un examen, sino en un periodo más largo de formación.</p> | |
| | <p>16. Hacer efectiva la incorporación de la sostenibilidad al proceso de formación vial (de preconductores y conductores), facilitando (mediante subvenciones) la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos, así como dotados de los mayores avances tecnológicos, por parte de las autoescuelas e implementando medidas (de formación) complementarias que permitan eliminar el Código 78 del permiso de conducir.</p> | <p>[20] [21]</p> |
| | <p>17. Formar tanto a los futuros conductores como a los actuales en el uso eficaz de las nuevas tecnologías de ayuda a la conducción (ADAS).</p> | <p>[21] [23]</p> |
| | <p>18. Incidir, dentro de la formación vial de los futuros conductores, en los diferentes aspectos relacionados con la seguridad vial infantil.</p> | <p>[25]</p> |
| Formación vial: conductores profesionales | <p>1. Adaptar la formación de los conductores de autobús a la nueva realidad de estos vehículos.</p> | <p>[15]</p> |
| | <p>2. Volviendo a la situación existente hasta 2013, exigir a los conductores de vehículos ligeros (furgonetas) dedicados al transporte por carretera, el título de competencia profesional correspondiente. Y, muy particularmente, para los conductores de vehículos (furgonetas) dedicados al denominado transporte (urbano) de “última milla”.</p> | <p>[5] [10] [16]</p> |
| | <p>3. Reforzar la capacitación y formación de los conductores profesionales, así como su nivel de sensibilización por medio de campañas específicas.</p> | <p>[17] [26]</p> |
| | <p>4. Establecer mecanismos que permitan la recuperación de</p> | <p>[26]</p> |

| | | |
|-------------------------------------|---|--|
| | puntos junto con la renovación del CAP. | |
| | 5. Dada la escasez de profesionales del transporte de larga distancia, realizar un plan de fomento de la actividad mediante la financiación de la formación, así como clarificar el proceso de obtención de la titulación necesaria. | [26] |
| | 6. Habilitar un grado de Formación Profesional relativo al título de Técnico de Conducción Profesional. | [15] [17] |
| | 7. Con el fin de dignificar la profesión de conductor y ganar el reconocimiento por la labor que desempeñan los conductores profesionales, proponemos que la formación del conductor sea a través de la formación profesional, teniendo en cuenta los siguientes requisitos: (1) eliminar la exigencia de tener previamente el permiso de conducir (correspondiente) para poder obtener el certificado de profesionalidad; (2) convalidar la autorización del CAP a los aspirantes que finalicen el certificado de profesionalidad; (3) permitir en el grado medio la formación a distancia; (4) obtener el permiso de conducir correspondiente dentro del ámbito académico de impartición profesional; y (5) instar al Ministerio de Transportes para que desarrolle con carácter inmediato la normativa que regula la teleformación en los cursos CAP inicial y CAP continuo. | [32] |
| Formación vial: continua | 1. Implantar un modelo eficaz de formación-educación vial continua con el fin de garantizar, de forma distinta, la necesaria reeducación (en nuevas tecnologías que equipan los vehículos, en los nuevos modos de movilidad, etc.), al menos, al alcanzarse la “tercera edad” y para motoristas. Aprovechar el trámite de renovación del permiso de | [8] [9] [13] [14] [19] [20] [21] [23] |

| | | |
|---|---|------------|
| | conducir para exigir la realización de estos cursos (intensivos, entre una y tres horas de duración) de reciclaje (y, también, de concienciación). | |
| | 2. Implementar (o, al menos, fomentar) un modelo digital de formación vial continua. | [22] |
| | 3. Poner a disposición de los motoristas cursos (teórico-prácticos) de sensibilización, basados en el concepto de formación 3.0. | [21] |
| Concienciación y sensibilización | 1. Desarrollar un módulo de concienciación que sea digital, individualizado y evaluable. | [22] |
| | 2. Dotar a los medios de comunicación de los contenidos necesarios para que puedan hacerse eco del problema que seguimos teniendo (y ayudar a incrementar la sensibilización) con relación a la siniestralidad vial infantil. | [25] |
| | 3. Fomentar la comunicación positiva de seguridad vial, sobre la base de los casos de éxito; y, en este sentido, promocionar el estilo de conducción (más prudente y precavido) de las conductoras jóvenes. | [6] [7] |
| | 4. Incrementar el número de campañas diseñadas específicamente para ciclistas y motoristas, así como para el colectivo de conductores más jóvenes. | [7] |
| | 5. Utilizar los altavoces de las redes sociales para concienciar y sensibilizar a toda la sociedad. | [22] |
| | 6. Incluir, con el fin de reforzar la seguridad vial de los menores como pasajeros, la prevención de las lesiones infantiles y el uso correcto de las sillitas (infantiles) en las charlas de preparación al parto. | [23] |
| | 7. Incorporar la perspectiva de género en las campañas de concienciación y de sensibilización vial. | [8] |

| | | |
|--|--|--------------|
| | 8. Incluir la dimensión de la siniestralidad derivada de los accidentes de tráfico (número de víctimas y consecuencias de los accidentes) en las campañas de sensibilización y de concienciación vial. | [8] |
| | 9. Reconocer el papel destacado de las asociaciones, de las organizaciones y de los medios de comunicación como: agentes de concienciación y de movilización social; y canalizadores de las demandas sociales en materia de seguridad vial. | [6] |
| | 10. Para acercar la comunicación a la realidad de los accidentes de tráfico: (a) utilizar “siniestro vial” en lugar de “accidente”, dado el carácter “no accidental” del suceso; (b) acompañar de la palabra “personas” los datos de siniestralidad vial; y (c) hablar siempre de “violencia vial”, incluso cuando la responsabilidad del accidente no recaiga (directamente) sobre una persona. | [1] [2] |
| | 11. Completar y reforzar (por ejemplo, empleando el programa Precon) la formación vial de acceso al permiso de conducir con contenidos específicos de reeducación y sensibilización (obligatorios y presenciales) entre ocho y diez horas de formación. | [20] [21] |
| | 12. En el ámbito del permiso por puntos, mejorar la formación de los conductores infractores (por ejemplo, mediante el programa SIMS). | [21] |

3.3.2. Educación vial.

| LÍNEA DE ACCIÓN | PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES | PROPONENTES |
|-----------------|---|-------------|
| Educación vial | 1. Incorporar la perspectiva de género a la educación vial. | [8] |
| | 2. Alinear las actividades de educación vial con los principios desarrollados por el Consejo Europeo de Seguridad en el | [23] |

| | | |
|--|--|---|
| | Transporte, por la organización belga sin ánimo de lucro VSV y Fundación Mapfre, así como con los principios (educativos) del proyecto Learn. Y, continuar difundiendo el proyecto STARS. | |
| | 3. En vez de hacer de la seguridad vial una asignatura específica, trabajar aprovechando su transversalidad; por ejemplo, a través de la asignatura de Educación física. | [23] [25] |
| | 4. Conseguir que la educación vial, como generadora de patrones de conducta, sea una realidad en todos los centros escolares. Con ello se pretende fomentar el necesario cambio de sociedad: “ <i>conducimos como vivimos</i> ”, de acuerdo con la visión holística (de la seguridad vial) recomendada por Naciones Unidas dentro de su Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial. | [1] [2] [4] [7] [9] [10] [19] [24] |
| | 5. Incluir, en la educación vial de los niños, el riesgo de “atropello tecnológico”. | [25] |
| | 6. Dotar a las personas encargadas de la educación vial de los conocimientos adecuados para desarrollar eficazmente dicha labor. | [1] |
| | 7. Crear una Comisión provincial de recursos educativos que coordine y proyecte los mismos a los centros donde se imparta dicha educación vial (colegios, etc.). | [19] |
| | 8. Incorporar el concepto de convivencia vial con el fin de potenciar comportamientos empáticos entre todos los usuarios de la vía (peatones, VMP, etc.). | [8] |
| | 9. Incorporar a la educación vial un sistema específico de formación en ciclismo urbano tal que garantice que, en dicho entorno, los niños sepan ir (acompañados) en bicicleta al terminar el ciclo de Primaria, y sepan circular de forma autónoma al acabar la Secundaria. | [11] |

3.4. Datos e investigación.

3.4.1. Datos.

| LÍNEA DE ACCIÓN | PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES | PROPONENTES |
|--|--|-------------|
| Calidad de los datos estadísticos | 1. Fijar como objetivo a corto-medio plazo, conocer la dimensión real del problema de la siniestralidad vial en España; para ello, además de garantizar la coordinación efectiva y eficaz entre las distintas fuentes de información (policías de tráfico, hospitales, etc.) así como la calidad de dicha información (que deberá ser más precisa y homogénea), será necesario aplicar la tecnología de <i>Big data</i> para poder analizarla de manera eficaz. La calidad y cantidad de la información resulta imprescindible para el diseño de estrategias (preventivas y curativas) eficaces de seguridad vial. | [9] |
| | 2. Desarrollar una herramienta de apoyo a la toma de decisiones sobre la base de la relación “coste – beneficio” de las diferentes iniciativas potencialmente aplicables a la resolución (causal) de problemas de seguridad vial. | [23] |
| | 3. Agilizar (reduciendo los tiempos) la disponibilidad de los datos de siniestralidad vial, así como facilitar el acceso de terceras partes interesadas (investigadores, instituciones relacionadas con la seguridad vial, etc.) a los mismos. | [10] |
| | 4. Habida cuenta de la realidad actual, elaborar un registro de bicicletas y de VMP (o incluso exigir su matriculación). | [10] |

3.4.2. Investigación.

| LÍNEA DE ACCIÓN | MEDIDA DE ACCIÓN | PROPONENTES |
|--|--|-------------|
| Investigación en seguridad vial | 1. Fomentar, mediante, por ejemplo, incentivos fiscales comparables a los propuestos para otras áreas de investigación, la I+D+i en materia de seguridad vial. | [5] [7] |
| | 2. Estimular la investigación relativa a los accidentes de tráfico en los que se ven involucrados ciclistas. | [7] |
| | 3. Definir y apoyar una línea de investigación específica sobre el impacto ambiental, sobre la salud y sobre la perspectiva de género de toda la normativa de tráfico. | [11] |
| | 4. Habilitar un Programa Nacional de investigación de siniestros graves y mortales, centrado en la prevención; y desarrollar un Programa de Innovación que permita la realización de demostraciones y de proyectos piloto. | [23] |
| | 5. Incrementar la actividad de investigación en el campo de la seguridad vial infantil. Así mismo, profundizar en el conocimiento sobre iniciativas y medidas relativas tanto a la prevención de los accidentes de tráfico infantiles, como a sus consecuencias. | [25] |

3.5. Vehículo.

| LÍNEA DE ACCIÓN | PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES | PROponentes |
|-----------------|---|---|
| Vehículo | 1. Estimular (por ejemplo, mediante planes de ayuda: RENOVE, MOVES, etc.) y facilitar (a través de ayudas fiscales, etc.) la renovación del parque de vehículos (coches, motos, camiones, etc.), tanto profesional como privado. | [5] [7] [9] [14] [15] [16] [17] [19] [23] [24] [25] [26] |
| | 2. Dotar al plan MOVES de mayor cantidad de fondos, dado que en determinadas zonas se agotan rápidamente y cambiar su carácter de autonómico a nacional para facilitar su operatividad. | [27] |
| | 3. Siguiendo la estela de Europa, incentivar la adquisición de vehículos nuevos mediante planes adecuados que sean eficientes y que se pongan en marcha de forma rápida y entendible por el ciudadano (por ejemplo, mediante la fórmula de renting privado, que es la más extendida en Europa), con el fin de lograr un impacto relevante y sostenido en la seguridad vial dado que: (a) se incorporarían a la circulación vehículos dotados de las últimas innovaciones tecnológicas (seguridad activa, pasiva y terciaria); (b) se conseguiría rejuvenecer el parque circulante; y (c) se crearía un mercado de seminuevos que desplazaría al elevado porcentaje de transacciones de vehículos de más de veinte años (antigüedad superior a la edad de achatarramiento) que viene creciendo de forma sostenida en nuestro país. | [24] [29] |
| | 4. Incorporar en todos los vehículos comercializados “cajas negras (Registrador de Datos de Eventos)” que ayudarían a entender la | [1] |

| | | |
|--------------------------------------|--|----------------------|
| | causalidad de los accidentes de tráfico. | |
| | 5. Exigir, para poder comenzar una actividad dedicada al transporte (de mercancías) por carretera, que los vehículos a utilizar cumplan la normativa europea (relativa al máximo de emisiones) Euro 6. | [16] |
| | 6. Exigir, programando el correspondiente periodo transitorio, la instalación obligatoria de “alcolocks” en los vehículos destinados al transporte (escolar, de personas y de mercancías) por carretera. Así mismo, deberá exigirse su utilización por parte de los conductores (profesionales). | [15] [17] [25] |
| | 7. Instalación obligatoria, a partir de una determinada fecha, de cinturones de seguridad de tres puntos en los autobuses interurbanos. | [15] |
| | 8. Habida cuenta de su necesidad: facilitar el desarrollo de un sistema de retención infantil homologable, para ser utilizado en autocares de transporte escolar dotados con dos o tres puntos de anclaje (en sus asientos). | [25] |
| Vehículo autónomo y conectado | 1. Incorporar en todos los vehículos comercializados los sistemas activos derivados del desarrollo de las tecnologías. | [1] |
| | 2. En tanto se llega al vehículo autónomo, favorecer la incorporación de nuevas tecnologías de seguridad vial y de ayuda a la conducción (ADAS, ISA, etc.) a la flota de vehículos, así como llevar a cabo los oportunos y necesarios cambios legislativos. | [23] [28] |
| | 3. Modificar el Reglamento General de Circulación y la Ley de Seguridad Vial para habilitar el marco (necesario) que permita la circulación de vehículos con diferentes grados de autonomía, así como (con el fin de garantizar una mínima trazabilidad) los sistemas automatizados, que equipen los vehículos, queden registrados por la DGT. | [29] |

| | | |
|--|---|------|
| | 4. Adecuar las infraestructuras para hacer posible la implementación efectiva de la tecnología relativa a la conectividad y automatización de los vehículos. | [29] |
| Vehículo eléctrico | 1. Utilizar los planes de ayuda de la Unión Europea para impulsar la creación de infraestructuras de carga eléctrica. | [24] |
| | 2. Crear plan coordinado de establecimiento de puntos de acceso público de suministro de combustibles menos contaminantes, incrementando la infraestructura de recarga pública para vehículos eléctricos y de estaciones de suministro de gas natural, especialmente en las rutas de reparto. | [26] |
| | 3. Establecer la interoperabilidad entre los distintos operadores de infraestructura de recarga. | [27] |
| | 4. Crear una ventanilla única para la agilización de los trámites de instalación de puntos de recarga. (P.ej.: en gasolineras, en farolas, etc.) | [27] |
| | 5. Fomentar la renovación del parque hacia el vehículo eléctrico. | [27] |
| | 6. Apostar porque España se convierta en un fabricante de baterías de Litio de referencia en Europa y, complementariamente, convertirnos en líderes mundiales de la fabricación de puntos de recarga. | [27] |
| | 7. Llevar a cabo un despliegue efectivo -en cantidad, calidad y capilaridad suficientes- de puntos de recarga de acceso público a lo largo de todo el territorio nacional. | [29] |
| | 8. Desplegar un mapa (aspiracional) de infraestructuras de recarga de acceso público, calendarizado por año, por CC.AA, por provincias y por vías principales. | [29] |
| Inspección Técnica de Vehículos (ITV) | 1. Incorporar a la formación de conductores y a la educación vial contenidos que evidencien el valor real de la ITV como instrumento | [30] |

| | | |
|--|---|------|
| | para salvar vidas y proteger el medio ambiente. | |
| | 2. Incrementar las campañas informativas y de concienciación sobre el valor de la ITV. | [30] |
| | 3. Establecer, a las compañías de seguros, la obligatoriedad de comprobar la vigencia de la ITV en la contratación, renovación y subrogación de pólizas de seguro de responsabilidad civil de vehículos. | [30] |
| | 4. Incrementar la cuantía de la sanción administrativa actual, así como incluir en dicha sanción la supresión parcial de puntos del carné de conducir, por no tener en vigor la ITV. | [30] |
| | 5. Informar a los titulares de aquellos vehículos que no han realizado la ITV en fecha de su obligación de hacerlo; y, si pasado el plazo concedido por la Administración para revertir dicha situación no se ha satisfecho la misma, imponer una sanción administrativa. | [30] |
| | 6. Incrementar las campañas de control (aleatorias) de vehículos con relación a la vigencia de la ITV. | [30] |
| | 7. Adaptar a los procedimientos de inspección habituales los métodos para llevar a cabo la verificación los sistemas de seguridad (activa, pasiva y terciaria) y de conectividad que equipen los vehículos. | [30] |
| | 8. Facilitar el acceso (a las empresas proveedoras del servicio de ITV) a la información de los sistemas (de seguridad y de conectividad) facilitada por los fabricantes y exigida para la homologación de los vehículos; para ello, dicha información deberá estar (accesible) en una plataforma única y común de la Administración. | [30] |

3.6. Cumplimiento de la norma.

| LÍNEA DE ACCIÓN | PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES | PROponentes |
|--|--|--------------|
| Reformas normativas: índole general | 1. Teniendo en consideración la futura Ley de Financiación y Movilidad Sostenible, elaborar, como propuesta de <i>lege ferenda</i> , una Ley Integral de Seguridad Vial en la que tenga encaje el nuevo modelo de gobernanza de la seguridad vial, así como sirva de paraguas para la Ley de Seguridad Vial y, subsecuentemente, a los reglamentos que la desarrollan. | [9] [12] |
| | 2. Incorporar a la normativa de seguridad vial un reconocimiento explícito a la labor que desempeñan los servicios de asistencia en carretera, así como registrar en dicha normativa la multitud de servicios “in situ” que prestan (más allá del traslado, a un taller, de los vehículos averiados), adaptándola a la realidad del siglo XXI en dicho campo. | [5] |
| | 3. Incorporar a la Ley de Seguridad Vial (RD Legislativo 6/2015, de 30 de octubre) estímulos fiscales, a través de iniciativas público-privadas, para recompensar aquellos comportamientos que puedan considerarse ejemplares desde la perspectiva de la seguridad vial. | [9] |
| | 4. Hacer obligatorio el uso del casco, independientemente de la edad y del tipo de vía (ciudad o carretera interurbana) y de un chaleco reflectante (con independencia del momento del día y de las condiciones climatológicas), para todos los usuarios de bicicleta y de VMP. | [10] [24] |
| | 5. Reformar el Código Penal con el fin de incorporar aquellas conductas que, aún resultando en siniestros viales de gravedad, quedaron fuera de la reforma de 2015. | [4] |
| | 6. Considerar la incorporación de determinados homicidios llevados a cabo en el ámbito vial a la Ley de Enjuiciamiento Criminal | [2] |

| | | |
|---|--|------|
| | (actualizada a su versión más reciente de 6.12.2015). | |
| | 7. Con respecto a las infracciones graves: eliminar, del artículo 142.2 del Código Penal, la frase “... apreciada ésta por el Juez o Tribunal.”, con el fin de que dichas infracciones se tramiten (más allá de la apreciación del Juez o Tribunal, y del preceptivo atestado) con la participación de un médico forense y, de esta forma, evitar que sean calificadas (sin más pruebas) como “imprudencias menos graves” a pesar de producirse lesiones graves en el accidente. | [12] |
| | 8. Tipificar como infracción, bien en la Ley de Seguridad Ciudadana o en la Ley de Seguridad Vial, el empleo de <i>apps</i> que informen al conductor de la ubicación de controles (preventivos) de alcohol y/o drogas. | [19] |
| | 9. Impulsar (desde la fiscalía) la aplicación efectiva del delito contemplado en el artículo 385.2 del Código Penal con el fin de que se tome en consideración, por parte de todos (AA.PP responsables de carreteras y ciudadanos), la importancia que tiene para la seguridad vial el hecho de contar con unas vías públicas en buen estado. | [19] |
| | 10. Avanzar en la sustitución de las penas alternativas: por ejemplo, con respecto a la instalación y uso de los sistemas “ <i>alcolock</i> ”. | [23] |
| | 11. Considerar la conveniencia de prohibir el uso del teléfono, también en “manos libres”, mientras se conduce. | [23] |
| Reformas normativas: permiso de conducir | 1. De acuerdo con las directrices de la Unión Europea (DIRECTIVA 2006/126/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 20 de diciembre de 2006), reducir el actual periodo de cinco años para la renovación del permiso de conducir en las personas mayores de 65 años (a partir de los 70, dicho periodo es de 2 años). | [1] |

| | | |
|---|--|------|
| | 2. Incluir la exigencia de cursar unos mínimos de formación teórica, como parte integrante del proceso de renovación. | [2] |
| | 3. Exigir, como requisito del examen de conducir, la acreditación de una formación vial teórica presencial en la autoescuela. | [13] |
| | 4. Eliminar la posibilidad de conducir motocicletas de hasta 125cc con el permiso tipo B. | [13] |
| | 5. Reducir la edad de inicio de la “conducción acompañada”. | [25] |
| Reformas normativas: tasas de alcohol | 1. Reducir el límite de alcohol en sangre: exigiendo 0,0 g/litro de sangre, para los conductores profesionales. | [15] |
| | 2. Exigir la utilización de detectores de alcoholemia (instalación de “ <i>alcolocks</i> ” en todos los vehículos) a todos los conductores, y no sólo a los reincidentes. | [2] |
| Reformas normativas: conductores noveles y jóvenes | 1. En el caso de los conductores noveles más jóvenes, reducir la tasa de alcoholemia autorizada y, de acuerdo con los sistemas austriaco y alemán, imponer la obligatoriedad de realizar un curso de aptitudes, tras dos o tres años de haber conseguido el permiso de conducir. | [7] |
| | 2. Considerar los aspectos de rehabilitación dentro de la Ley del Menor (Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero) con el fin de contemplar, en los casos de delito contra la seguridad vial, el internamiento del menor en un centro especializado y que no desaparezcan dichos antecedentes al llegar a la mayoría de edad. | [2] |
| | 3. Identificar a los conductores noveles de motocicletas con la placa V13 (señal “L”). | [14] |
| Reformas normativas: empresas del sector de transporte por carretera | 1. Que las empresas dedicadas al transporte (de personas y de mercancías) por carretera tengan acceso a la base de datos de la DGT, con el fin de poder conocer el saldo de puntos de sus empleados. | [15] |
| | 2. Que la DGT, y/o la empresa, tengan conocimiento de cualquier patología que detecte la Seguridad Social e | [15] |

| | | |
|--|---|--------------|
| | inhabilite a la persona para realizar su trabajo de conductor profesional. | |
| | 3. Cuando se trate de recorridos de larga distancia, establecer la prohibición legal de que el transportista se encargue de la carga y descarga de la mercancía. | [16] [17] |
| | 4. Desarrollar normativas y ordenanzas supramunicipales armonizadas, dado que un mismo vehículo puede ser utilizado en rutas que afectan a varios municipios. Ello facilitaría la simplificación de rutas y la reducción del número de vehículos, dado que no habría que establecer rutas en función. | [26] |
| | 5. Cubrir el vacío legal existente con relación a cómo deben ir los niños menores de tres años en los autocares dedicados al transporte escolar. | [25] |
| | 6. Reformar la legislación para garantizar que los niños que viajen en VTC o taxi, tanto en desplazamientos urbanos como interurbanos, lo hagan utilizando un sistema de retención infantil acorde con su edad y estatura. | [25] |

| | | |
|--|--|---------------------|
| Reformas normativas: velocidad | 1. Elevar, de 100 a 110 km/h, el límite de velocidad máxima autorizada para los autobuses en autovía y autopista. | [15] |
| Reformas normativas: permiso por puntos | 1. Revisar en profundidad, tanto con respecto al contenido como con relación al catálogo de infracciones que restan puntos, el modelo actual de permiso por puntos. En este sentido, incluir un sistema de refuerzo positivo con capacidad para contribuir a la autogestión, a la responsabilidad de los actos y a las consecuencias (para uno mismo y para los demás) de la conducción. | [7] [8] |
| Supervisión policial | 1. Incrementar considerablemente el control (preventivo) relacionado con el consumo de alcohol y drogas, así como su detección y diagnóstico precoz, con el fin de abordar este problema de forma integral. | [7] [10] [23] |
| | 2. Incrementar la vigilancia, y actuar de manera efectiva, sobre el uso de los sistemas de retención infantil y del cinturón de seguridad, así como del casco (en ciclistas, motoristas y usuarios de VMP). | [7] |
| | 3. Incrementar el número de efectivos de la ATGC. | [7] |
| | 4. Aumentar el número de radares en las carreteras (sobre todo en las convencionales) y hacerlos visibles (para garantizar su carácter preventivo y disuasorio), empleando la señalización correspondiente. | [7] [10] |
| Refuerzo de la normativa, de su cumplimiento y de su aplicación | 1. Ampliar la regla contenida en el artículo 518 del Código Penal para que las tecnologías (que equipan los vehículos) se conviertan en elementos de reeducación de los conductores. | [19] |
| | 2. Con el fin de reforzar la credibilidad, y <i>por ende</i> el cumplimiento de la norma, acompañar las iniciativas de seguridad vial que se implementen de campañas informativas específicas. | [14] |
| | 3. Instaurar un principio de proporcionalidad en las sanciones, de acuerdo con el tipo de vehículo | [11] |

| | | |
|---|---|-----|
| | implicado y de la gravedad del daño. Y, en este sentido, endurecer las sanciones por incumplimiento de normas que afecten a peatones o a usuarios de bicicletas. | |
| | 4. Con respecto a las actuaciones judiciales en materia de seguridad vial, para agilizar dichas actuaciones mediante la reducción de la carga de trabajo en los juzgados: diferenciar (mediante diferentes tipos y grados de penalización) los actos de “violencia vial” propiamente dichos de las “faltas de disciplina vial”. | [6] |
| | 5. Crear juzgados especializados en delitos contra la seguridad vial. Entre tanto, incrementar la presencia de las asociaciones de víctimas en las escuelas de formación de jueces. | [2] |
| | 6. Endurecer las sanciones para reforzar el cumplimiento de la normativa de seguridad vial. | [2] |
| Investigación de los accidentes: atestados | 1. Dotar a las policías de tráfico de las herramientas y de la formación necesarias para reforzar y mejorar sistemáticamente la calidad de la investigación (atestados) de los accidentes de tráfico. | [4] |

3.7. Seguridad vial laboral. Furgonetas.

3.7.1. Seguridad vial laboral.

| LÍNEA DE ACCIÓN | PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES | PROponentes |
|------------------------|---|----------------------|
| Seguridad vial laboral | 1. Dotar a las empresas dedicadas al transporte (de pasajeros y de mercancías) por carretera de la seguridad jurídica necesaria que las habilite para realizar controles aleatorios de alcohol y drogas entre sus conductores profesionales, con el fin de detectar a priori, y por tanto de forma preventiva, situaciones que podrían ser causa de accidente de tráfico. | [15] [17] [23] |
| | 2. Autorizar la realización (por medio de una entidad acreditada e independiente) de controles médicos anuales a los conductores profesionales en los que se incluyan, además de test de alcohol y drogas, pruebas psicológicas. | [15] [17] |
| | 3. Estimular una mayor concienciación en las empresas a cerca de los accidentes laborales de tráfico, mediante campañas de información y habilitación de incentivos. En este sentido, implementar de manera efectiva la formación vial (continua) dentro del ámbito laboral. | [7] [20] |
| | 4. Fomentar en las empresas, a través de ayudas adicionales (relevantes) a las actuales bonificaciones en las cuotas de la Seguridad Social, la elaboración de verdaderos planes de seguridad vial, de acuerdo con la norma UNE-ISO 39001:2013. Y dedicar un programa específico a las pymes, micropymes y autónomos. | [10] [23] |
| | 5. Reforzar, e implantar de manera efectiva, la figura de “itinerarios seguros” para el desplazamiento (seguro) dentro del ámbito laboral (<i>in itinere</i> y en <i>jornada de trabajo</i>). | [10] [11] |
| | 6. Considerar el entorno de la seguridad vial laboral como el marco más idóneo para | [23] |

| | | |
|--|--|--|
| | implementar, de manera efectiva, la formación vial continua. | |
|--|--|--|

3.7.2. Furgonetas.

| LÍNEA DE ACCIÓN | PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES | PROPONENTES |
|-------------------|--|-------------|
| Furgonetas | 1. Con el fin de profesionalizar la actividad de uso de furgonetas como vehículos de transporte (sobre todo el ámbito urbano y periurbano), limitar el desempeño de dicha actividad mediante la aplicación de medidas tales como, por ejemplo, el tacógrafo y el limitador de velocidad, exigidas en la legislación correspondiente al transporte (de mercancías) por carretera. | [17] |
| | 2. Desarrollar las soluciones necesarias para arbitrar el transporte de última milla. | [32] |

3.8. Conductores reincidentes y aptitudes psicofísicas.

3.8.1. Conductores reincidentes.

| LÍNEA DE ACCIÓN | PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES | PROPONENTES |
|---------------------------------|---|-------------|
| Conductores reincidentes | 1. En el marco del permiso de conducir por puntos, desarrollar un programa específico de sensibilización y de reeducación vial para conductores reincidentes con problemas de alcohol, de drogas o con psicopatologías. | [7] |
| | 2. Reformar el Código Penal con el fin de: conseguir que el tratamiento que se haga de las personas reincidentes en conductas de “violencia vial” redunde en una rehabilitación mucho más efectiva que la actual. | [2] |

3.8.2. Aptitudes psicofísicas de los conductores.

| LÍNEA DE ACCIÓN | PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES | PROPONENTES |
|--|--|-------------|
| Aptitudes psicofísicas de los conductores | 1. Llevar a cabo las reformas normativas y legales necesarias para garantizar que los médicos puedan informar (al menos, a la DGT; y, preferentemente, también a la Seguridad Social) de las incapacidades laborales de los conductores profesionales. | [19] |
| | 2. Establecer un reconocimiento médico anual para los conductores profesionales de larga distancia con el objeto de asegurar el adecuado estado de salud para el desarrollo de su profesión. | [26] |
| | 3. Permitir a las empresas la realización de controles aleatorios de alcohol y drogas, así como introducir dispositivos de bloqueo de arranque por tasas elevadas de alcoholemia “ <i>alcolock</i> ”. | [26] |
| | 4. Incorporar, como parte del procedimiento de reconocimiento médico para la obtención y renovación del carné de conducir, la exigencia de que la persona en cuestión aporte un certificado médico, expedido por el sistema | [1] |

| | | |
|---|---|-------------------|
| | público de salud correspondiente, en el que figure la información relativa a las afecciones y patologías que sufra dicha persona. | |
| | 5. Definir un nuevo marco (normas y procedimientos) que permita realizar un seguimiento efectivo (con frecuencia anual) de la evolución de las aptitudes psicofísicas de los “conductores mayores”. | [23] [25] |
| Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC) | 1. Establecer las medidas necesarias para implementar de manera efectiva las auditorías de los CRC. Entre dichas medidas, resulta necesario cambiar su actual dependencia administrativa, así como la de los propios reconocimientos, de la DGT por el Ministerio de Sanidad. | [2] [6] [7] |
| | 2. Mejorar la formación específica (en materia de seguridad vial) de los profesionales que desempeñan su trabajo en los CRC. | [7] |
| | 3. Revisar y actualizar el sistema médico empleado (hoy día) en la evaluación de las aptitudes psicofísicas de los conductores. | [8] |

3.9. Motocicletas y motoristas.

| LÍNEA DE ACCIÓN | PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES | PROponentes |
|----------------------------------|---|---------------------|
| Motocicletas y motoristas | 1. Fomentar entre los motoristas, con medidas tales como reducciones en el IVA, la utilización de las nuevas tecnologías y de los equipamientos de seguridad vial (“chaleco airbag”, sistemas de protección del tórax, etc.) desarrollados específicamente para estos vehículos y sus usuarios (vulnerables). | [5] [13] [23] |
| | 2. Facilitar la incorporación de sistemas avanzados de seguridad vial en las motocicletas. | [23] |
| | 3. Incorporar el “chaleco airbag” como parte integrante del equipamiento obligatorio para la realización de la prueba de circulación correspondiente a la obtención del permiso de conducción de motocicletas. | [13] |
| | 4. En el marco de las políticas integradoras de movilidad, tratar de manera específica (con la necesaria representatividad) a las motocicletas habida cuenta de su elevada presencia (sobre todo, en el ámbito urbano) y singularidad. En este sentido, también resulta necesario tener en cuenta a los ciclomotores, tanto en el ámbito urbano como, sobre todo, en el correspondiente a la movilidad rural. | [14] |
| | 5. Reforzar y consolidar el papel relevante que juega la actividad de “moto turismo” como dinamizador de la España vaciada. | [14] |
| | 6. Mejorar la formación de los futuros conductores de motocicletas con relación a la conducción en curvas y a la gestión de las intersecciones. | [23] |

3.10. Bicicletas y ciclistas.

| LÍNEA DE ACCIÓN | MEDIDA DE ACCIÓN | PROPONENTES |
|------------------------|---|--------------|
| Bicicletas y ciclistas | 1. Fomentar el uso del casco entre los ciclistas, más allá de las exigencias que al respecto establezca la normativa correspondiente. | [1] |
| | 2. Hacer obligatorio el uso del casco. | [23] [25] |
| | 3. Crear un Registro de bicicletas con el fin de prevenir los robos y facilitar la recuperación de las bicicletas sustraídas. | [10] [11] |
| | 4. Implantar medidas eficaces (de distinta índole) que estimule la compra de bicicletas. | [11] |
| | 5. Formar equipos técnicos especializados para, en colaboración con los expertos del sector, elaborar y desplegar políticas relativas al uso de la bicicleta, así como desarrollar proyectos técnicos específicos. | [11] |
| | 6. Con el fin de impulsar desde el Gobierno el uso de la bicicleta como vehículo de transporte, crear la Oficina Estatal de la Bicicleta, dependiente del Ministerio de Transportes, a modo de órgano coordinador, en esta materia, de todas las iniciativas, políticas y estrategias que desarrollen las AA.PP. competentes. | [12] |
| | 7. Incentivar la incorporación en las pólizas de seguros de hogar de una cobertura específica para los desplazamientos en bicicleta, en vez de exigir la contratación de un (nuevo) seguro específico. | [12] |
| | 8. Tanto en el ámbito urbano como interurbano, a semejanza de otros países de nuestro entorno, actualizar el catálogo y la población de señales relativas a la bicicleta. | [12] |
| | 9. Armonizar las diferentes ordenanzas municipales existentes con relación al uso de la bicicleta, elaborando una “ordenanza tipo” aplicable en todos los municipios de España. | [12] |

| | | |
|--|--|------|
| | 10. Exigir una formación específica, e intensiva (alrededor de cuatro horas), a los usuarios de bicicleta. | [20] |
| | 11. Tratar que el ciclista no circule por la carretera, por ejemplo: segregando (por medio de una separación física y no con una marca vial) las calzadas. | [28] |

3.11. Víctimas y atención postaccidente.

3.11.1. Víctimas.

| LÍNEA DE ACCIÓN | PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES | PROPONENTES |
|-----------------|--|-------------------|
| Víctimas | 1. Con el fin de garantizar los derechos morales y resarcitorios de las víctimas de accidente de tráfico, actuar de forma coordinada entre las instituciones (públicas y privadas) y con el estamento judicial para terminar con la invisibilidad de dichas víctimas (así como la de sus familiares) para, entre otros objetivos: facilitar la participación de las víctimas en los procesos; y, eliminar las malas praxis, consolidando las buenas. | [19] |
| | 2. Consolidar una línea de apoyo sostenida a las asociaciones de víctimas, definiendo nuevas líneas de financiación. | [23] |
| | 3. Garantizar, independientemente del territorio (CC.AA, densidad de población, etc.), la asistencia homogénea a las víctimas de accidente de tráfico, así como a sus familiares. | [7] [8] |
| | 4. Difundir, a través de las Consejerías de Sanidad y de los Servicios Sociales, la existencia de asociaciones (no gubernamentales) que proporcionan apoyo a las víctimas de accidentes de tráfico (y a sus familiares), complementando de esta manera la atención que prestan los servicios públicos. | [3] |
| | 5. Creación de una red integral de atención a las víctimas para, entre otros aspectos: (a) ampliar el seguimiento de la evolución de las víctimas con el fin detectar posibles secuelas no inmediatas y garantizar, a través de las pólizas de seguros, la cobertura de las indemnizaciones y cuidados correspondientes; y (b) reforzar la cooperación interinstitucional en aras a mejorar la atención a las víctimas. | [2] [3] [4] |
| | 6. Crear una Secretaría de Estado de Víctimas de Violencia Vial. | [2] |

| | | |
|--|---|-----|
| | 7. Crear una oficina especializada en la atención a las víctimas de accidentes de tráfico, y a sus familiares, que proporcione información clara y veraz, así como atención y ayuda de profesionales (psicólogos, abogados, etc.) especializados. | [4] |
| | 8. Potenciar la integración de las víctimas en la sociedad, eliminando barreras (de movilidad en las ciudades, de acceso al mercado laboral, etc.) y fomentando valores entre los ciudadanos. | [4] |

3.11.2. Atención postaccidente.

| LÍNEA DE ACCIÓN | PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES | PROPONENTES |
|-------------------------------|--|-------------|
| Atención postaccidente | 1. Revisar el modelo actual de atención a las víctimas empleando como base los principios recogidos en la “Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de tránsito”. | [23] |
| | 2. Reducir de 25 a 15 minutos el lapso de tiempo transcurrido entre el accidente y la llegada a los servicios médicos de urgencia. | [19] |
| | 3. Disponer de un psicólogo de emergencias en los hospitales para proporcionar atención psicológica a las víctimas (y a sus familiares) en los primeros momentos, tras el accidente. En este sentido, resulta conveniente reforzar la formación de los profesionales de emergencias en materia de primeros auxilios psicológicos, así como en la comunicación de malas noticias. | [1] [4] |
| | 4. Aumentar el periodo de tiempo actual dedicado al tratamiento psicológico de familiares directos de las víctimas mortales de accidentes de tráfico, así como ampliar el ámbito de acción más allá de dichos familiares. | [4] |
| | 5. Mejorar los registros de trauma a nivel estatal y reforzar la coordinación, a partir de isócronas, entre comunidades autónomas. | [23] |

| | | |
|---------------------------|---|------------|
| Pólizas de seguros | <p>1. Terminar con las irregularidades que se vienen registrando con relación a las pólizas de los seguros de accidente de tráfico; en particular: (a) la no asunción de responsabilidad (y, por tanto, cobertura) por parte de la compañía de seguros en el caso de que el atestado correspondiente no haya sido redactado, o no esté suficientemente clara la responsabilidad del siniestro; (b) la reducción en los pagos a abonar, en virtud de acuerdos entre compañías aseguradoras; (c) ausencia de información clara con respecto a los derechos que asisten a las víctimas; y (d) primar, en el marco de los seguros “low cost”, las coberturas referidas al vehículo frente a las lesiones y a la asistencia sanitaria.</p> | <p>[3]</p> |
| | <p>2. Para garantizar la máxima imparcialidad, reforzar la formación de los médicos forenses en materia de elaboración de informes periciales para el cálculo de las indemnizaciones.</p> | <p>[4]</p> |

3.12. Otros.

| LÍNEA DE ACCIÓN | PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES | PROPONENTES |
|---------------------------------------|---|-------------|
| Financiación | 1. Habilitar, en los PGE, un fondo específico de apoyo al sector del transporte (urbano e interurbano) de pasajeros. | [15] |
| | 2. Aprovechar los Fondos de Recuperación Europea para habilitar una línea de financiación específica de apoyo al sector español de la seguridad vial y la movilidad segura, sana y sostenible. | [23] |
| Licitaciones | 1. Incorporar criterios de sostenibilidad (social, medioambiental y económica) y de seguridad vial en los concursos correspondientes a las licitaciones de transporte de líneas de autobús. | [15] |
| Usuarios de transporte público | 1. Estimular, empleando los Fondos de recuperación y de resiliencia, el desarrollo de aplicaciones 5G que mejoren la experiencia de los viajeros (sistemas de pago online, etc.). | [15] |
| | 2. Incrementar el número y la comodidad de los asientos reservados a personas de edad avanzada. | [8] |
| Propuestas sectoriales | | |
| Transporte por carretera | 1. Actualizar el Mapa Concesional relativo al transporte (interurbano) por autobús, integrando todos los existentes (a nivel autonómico y de la Administración Central) en una red propia que sea percibida, por los usuarios, como una única red de transporte interurbano de pasajeros. | [15] |
| | 2. Reservar en horas punta, en las vías de alta capacidad, un carril (tanto de entrada como de salida) para el transporte público. | [15] |
| | 3. Específicamente, con respecto al transporte escolar, considerando el impacto que la pandemia por COVID está teniendo sobre todo en las empresas de componente familiar (Pymes): extender la vida útil del vehículo durante un curso o dos. | [15] |

| | | |
|--|--|--------------------------|
| | 4. En el marco de las normas que regulan el transporte (de mercancías) por carretera: eliminar el requisito de antigüedad máxima tanto para los vehículos de transporte pesado, como ligero. | [16] |
| | 5. Eliminar las restricciones a la circulación de camiones durante los festivos y fines de semana, con el fin de reducir la situación estrés, desarraigo y soledad que dicha restricción provoca, actualmente, en los conductores (profesionales) de estos vehículos. | [16] |
| | 6. Implementar las medidas regulatorias necesarias para priorizar, con respecto al cometido básico de los conductores profesionales, las tareas que han de desempeñar en el cumplimiento de su profesión. | [16] [32] |
| Gobernanza de la seguridad vial | 1. Partiendo de una visión holística de la seguridad vial, apoyar la gestión en tres pilares: tecnológico, infraestructuras y pedagógico. | [6] |
| | 2. Integrar la seguridad vial en el discurso relativo a la “movilidad segura, sana y sostenible”. | [23] |
| | 3. Apartar el término “accidente de tráfico” del discurso sobre seguridad vial, e incluir la perspectiva de género en el mismo. | [23] |
| | 4. Reforzar la cooperación internacional con la ONU, con la Unión Europea y, sobre todo, con América Latina. | [23] |
| | 5. Habida cuenta de la condición transversal de la seguridad vial, cambiar la estructura actual de gobernanza (“descentralizada”) por la de un “organismo coordinador”: por ejemplo, una Agencia Estatal de Seguridad Vial (o una Secretaría de Estado de Movilidad), pasando el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible a ser el órgano consultivo de dicho organismo. | [1] [2] [7] [9] |
| | 6. Hacer recaer en Presidencia del Gobierno el liderazgo político de la seguridad vial; liderazgo que deberá | [9] |

| | | |
|--|---|--------------------|
| | explicitarse mediante un Pacto de Estado por la Seguridad Vial. | |
| | 7. Basar la Estrategia (española) de Seguridad Vial 2021-2030 en la actuación preventiva sobre los factores de riesgo, así como en la disminución de la gravedad de las lesiones. En relación con lo anterior, resulta imprescindible: (1) conocer la causa-raíz de los accidentes de tráfico para definir las intervenciones de naturaleza “generativa” (creadoras de patrones de conducta) correspondientes; (2) dar un paso hacia adelante y fijar el Objetivo Cero (víctimas mortales y lesionados graves) para el año 2050; (3) integrarla en el marco general de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ONU, 2015); (4) desarrollar mecanismos eficaces de colaboración “público – privada”, para garantizar su despliegue efectivo; y (3) buscar su consistencia con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. | [9] [23] |
| | 8. Con el fin de reforzar la prevención de las lesiones: definir un nuevo marco normativo (de compromiso y responsabilidad) para mejorar sistemáticamente las carreteras y los vehículos, en todos sus aspectos. | [23] |
| | 9. Incorporar la potestad legislativa a la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, que pasaría a ser Comisión Permanente Legislativa. | [7] [9] [14] |
| | 10. Definir el Cuadro de Mando Integral de la Estrategia (española) de Seguridad Vial 2021-2030. Por su parte, los indicadores de desempeño (KPI) del mencionado cuadro deberán conformar un número adecuado y servir de conexión entre las intervenciones de seguridad vial planteadas en la estrategia y los objetivos estratégicos definidos. | [9] [10] |

| | | |
|---|--|--------------|
| | 11. Crear observatorios regionales de seguridad vial para favorecer la capilaridad, a través del territorio del Estado, en la implementación de la nueva estrategia de seguridad vial. | [10] |
| | 12. Exigir que la DGT concluya, a la mayor brevedad posible, en necesario proceso de digitalización. Se trata de digitalizar la relación “alumno – autoescuela – DGT” para que, en un futuro cercano, el ciudadano pueda mantener una relación completamente electrónica con la DGT que le acompañe a lo largo de toda su vida (como preconductores y como conductores). | [21] [22] |
| La nueva modalidad de transporte | 1. Con respecto al <i>delivery</i> y al <i>sharing</i> , actuar en dos ámbitos diferentes: (1) en la formación y apoyo a la conducción de estos vehículos; y (2) para el caso de flotas que estén operando bajo autorización administrativa (pública), informar sobre cómo están gestionando la seguridad vial de sus usuarios. | [23] |
| Seguridad vial infantil | 1. Llevar la seguridad vial de los niños a todos los modos de transporte por carretera: los niños requieren una protección especial. | [25] |
| | 2. Desarrollar acciones específicas para reforzar la percepción que del riesgo de sufrir un accidente (debido a conductas imprudentes: velocidad, alcohol, etc.) tienen los responsables de la seguridad vial de los niños (padres, profesores, etc.). | [25] |
| | 3. Establecer la obligatoriedad de habilitar algún tipo de capacitación para las personas encargadas de atender los puntos de venta de los sistemas de retención infantil. | [25] |
| | 4. Formar a los formadores de educación vial (policías, etc.) y a profesionales de distintos campos con influencia, directa o indirecta, en la seguridad vial de los niños (puericultores, pediatras, etc.), en los diferentes aspectos relacionados | [25] |

| | | |
|--|---|------|
| | con los sistemas de retención infantil. | |
| | 5. Aplicar un IVA reducido a los sistemas de retención infantil. | [25] |
| | 6. Desarrollar la normativa necesaria que permita llevar a cabo una supervisión efectiva del mercado de sistemas de retención infantil de segunda mano. | [25] |

ANEXOS

DETALLE DE LAS PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES REALIZADAS POR LOS COMPARECIENTES

ANEXO I

INFRAESTRUCTURA SEGURA

| REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|------------|--|
| [2] | Vicepresidente de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidente de Tráfico (STOP ACCIDENTES). D. Antonio Muñoz González. |
| [6] | Responsable de contenidos de la Plataforma PONLE FRENO. D. Javier Olave Gabarra. |
| [7] | Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González. |
| [8] | Profesor de Universidad del País Vasco (PV). D. Aitor Aritzeta Galán. |
| [9] | Profesor de la Universidad de Alcalá (UAH). D. Emiliano Moreno López. |
| [10] | Experto en Vehículos de Movilidad Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza. |
| [11] | Coordinadora General de la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). Dña. Laura Vergara Román. |
| [13] | Vicepresidenta de la Plataforma Motera para la Seguridad Vial. Dña. M ^a José Alonso de Arriba. |
| [15] | Presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS). D. Rafael Barbadillo López. |
| [17] | Representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM). D. Miguel Pereira García. |
| [19] | Fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial. D. Bartolomé Vargas Cabrera. |
| [23] | Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González. |
| [26] | Presidente de UNO Logística. D. Francisco Aranda Manzano. |

REFERENCIA**COMPARECIENTE**

- [28] Presidente del Foro de Nuevas Tecnologías
en el Transporte (ITS, España).
D. Sebastián de la Rica Castedo.
- [31] Presidente de la Asociación de Auditores
de Seguridad Vial.
D. Javier López Delgado.

INFRAESTRUCTURA SEGURA

CONSERVACIÓN DE LAS CARRETERAS

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|---|------------|
| Crear planes de conservación y mantenimiento de la infraestructura (firmes, señalización, etc.) que palien la pérdida de valor patrimonial producida por la ausencia de inversión suficiente y permitan una interacción adecuada con los sistemas activos que ya se encuentran en muchos vehículos. | [7];[10] |
| Invertir en mantenimiento y mejora de las infraestructuras. | [15];[19] |

ÁREAS DE SERVICIO

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|--|------------|
| Mejorar las condiciones de las áreas de servicio, implementando las recomendaciones (por las que se tipifican grados o niveles de acondicionamiento de las mismas) recogidas en la carta firmada por la patronal internacional del transporte por carretera (IRU) y la federación europea de sindicatos. | [17] |
| <i>"...para la seguridad de este tipo de transporte (larga distancia) es fundamental contar con una buena red viaria y la puesta en marcha de áreas de estacionamiento o de descanso seguras y protegidas para camiones."</i> | [26] |

SEGURIDAD VIAL

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|---|-------------------|
| Las auditorías de seguridad vial han de hacerse en toda la red de carreteras española, no sólo en las carreteras nacionales correspondientes a la Red Transeuropea (donde se registra, tan sólo, el 15% de los accidentados). "Las infraestructuras deben tener una auditoría de construcción, mantenimiento y señalización de carreteras, con un registro central y público.../...para su seguimiento". | [2];[31] |
| Realizar estudios de la señalización existente, especialmente en aquellos casos donde se ha encontrado una ausencia generalizada de la percepción de peligro. | [6] |
| Considerar la interacción con todos los usuarios antes de la instalación de equipamiento. Como ejemplo de la falta de dicha consideración, las aletas de tiburón utilizadas en la separación de carriles bus urbanos o las barreras de hormigón que se utilizan en algunas ciudades como elementos de separación. | [6] |
| Incrementar las auditorías de seguridad vial (de acuerdo con los principios europeos de gestión de la seguridad de las infraestructuras) extendiéndolas a toda la red de carreteras española, en particular, las de señalización vial para comprobar la adecuación de las señales existentes a los peligros que indican, su correcta colocación y justificación. <i>"...la señalización debería tener una auditoría brutal para conseguir la credibilidad, porque si la señal no es creíble, al final no se cumple"</i> . | [7];[9];[10];[23] |
| Condición necesaria es que sean llevadas a cabo por organismos independientes de los administradores de la vía dentro de planes exhaustivos que abarquen la totalidad de la red, no delimitados por períodos de tiempo y priorizando en función de la necesaria previa identificación de puntos calientes. | |
| Introducir sistemas inteligentes de señalización <i>"...hemos comprobado que las señales variables, son muy respetadas, pero las señales fijas son menos respetadas"</i> . | [7] |
| Mejorar la señalización de las infraestructuras; en particular, la correcta y suficiente iluminación de los pasos de peatones. | [8] |
| Señalizar con mayor antelación las obras en carretera. | [8] |
| Utilizar los sistemas de señalización variable existentes para la emisión de mensajes de concienciación del acto de conducir y favorecer la atención plena de conducción (<i>mindful driving</i>) | [8] |

| | |
|--|------|
| Crear un plan específico de mejora de márgenes de vías para la eliminación, alejamiento o protección de los elementos peligrosos existentes con el fin de reducir la elevada cantidad de accidentes que se producen por salida de vía. | [10] |
| Crear una campaña de tratamiento de curvas con el fin de incrementar la uniformidad de las vías a través de la consistencia de trazado y ayudar así a reducir las distracciones. | [10] |
| Considerar la formulación e integración de los carriles bici en forma de red con especial atención a las intersecciones. | [11] |
| Ampliar la utilización de los sistemas de protección integral en las carreteras y utilizarlos en las autopistas de peaje | [13] |
| Realizar auditorías de seguridad vial para la detección de tramos peligrosos y modificarlos, en lugar de simplemente señalarlos, mediante la incorporación de más elementos, potencialmente peligrosos, en la carretera | [13] |
| Llevar a cabo la sustitución de postes IPN utilizados como soporte en los paneles y carteles de señalización | [13] |
| Continuar con la línea de trabajo propuesta por la Fundación Mapfre y la Asociación Española de la Carretera (2015): carreteras 2+1, un plan de mejora de las protecciones de los márgenes, eliminación de los tramos de concentración de accidentes y desplegar en masa aquellas medidas identificadas como más eficaces por los modelos predictivos de ocurrencias de siniestros. | [23] |
| Llevar a cabo un despliegue generalizado de las medidas incluidas en el documento de la DGT “Recomendaciones para la mejora de la seguridad vial en entornos interurbanos”. | [23] |
| Implantar de manera efectiva, a lo largo de toda la red de carreteras española, los denominados Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS, por sus siglas en inglés). | [23] |
| Para garantizar la seguridad vial, desde la perspectiva de las infraestructuras, lo verdaderamente relevante sería evitar que compartiesen los vehículos calzadas cuya velocidad habitual difiera en más de 20 ó 30 kilómetros por hora. | [28] |
| Aparte de seguir trabajando para mejorar el factor humano, es necesario mejorar (también) el factor infraestructura ya que dicho factor condiciona al factor humano y por tanto, incluso cumpliendo la normativa (de carreteras) correspondiente, no se garantiza la seguridad vial. En consecuencia, las auditorías de seguridad vial, las inspecciones de seguridad, los estudios de impacto de seguridad vial y la gestión de la seguridad en la red de carreteras son herramientas de seguridad vial, preventivas o paliativas, altamente eficaces. | [31] |
| Resulta imprescindible disponer de un colectivo de auditores de seguridad vial (en la actualidad, en España, se exige que dichos auditores sean ingenieros de caminos, ingenieros civiles o ingenieros técnicos de obras públicas): (a) formados, acreditados y sobradamente preparados en materia de seguridad vial; (b) que sean verdaderos expertos; y en este sentido, primero hay que ser auditor observador, luego se pasaría a auditor auxiliar y por último a auditor líder o principal; (c) que sean totalmente independientes; y (d) que condicionen el comportamiento, detecten los errores y propongan soluciones. | [31] |
| Es importante que ya sea en construcción o en la conservación de una vía pública exista un coordinador de seguridad vial, cuya función esté tutelada por una agencia nacional de seguridad vial. | [31] |

ANEXO II

CIUDADES SEGURAS

| REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|------------|--|
| [5] | Presidente del Real Automóvil Club de España (RACE). D. Carmelo Sanz de Barros. |
| [7] | Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González. |
| [8] | Profesor de Universidad del País Vasco (PV). D. Aitor Aritzeta Galán. |
| [10] | Experto en Vehículos de Movilidad Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza. |
| [11] | Coordinadora General de la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). Dña. Laura Vergara Román. |
| [18] | Presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). D. Alfonso Gil Invernón. |
| [19] | Fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial. D. Bartolomé Vargas Cabrera. |
| [21] | Presidente de la Federación de Autoescuelas de Cataluña (FAC). D. Raúl Viladrich i Castellanas. |
| [23] | Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González. |
| [24] | Director General de la Fundación AXA. D. Josep Alfonso Caro. |
| [25] | Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI). D. Antonio Lucas García. |
| [26] | Presidente de UNO Logística. D. Francisco Aranda Manzano. |
| [28] | Presidente del Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte (ITS, España). D. Sebastián de la Rica Castedo. |

PROPUESTA

PROPONENTE

| | |
|--|----------|
| Debido a los cambios de paradigma en la movilidad, especialmente en el entorno urbano, con la aparición de los sistemas de movilidad personal, <i>"la eclosión del comercio electrónico y el crecimiento exponencial de los desplazamientos de última milla"</i> , se necesita <i>"un marco regulatorio que homogeneice a todos los usuarios de la vía en materia de seguridad, formación, capacitación, responsabilidad civil y uso de las infraestructuras viales, y contribución al sostenimiento de las mismas"</i> | [5];[10] |
| Llevar a cabo un pacto de Estado sobre la seguridad vial en municipios dado el incremento constante de la siniestralidad urbana. | [7] |
| Reforzar diversas actuaciones como la mejora de aceras, más anchas y menos deslizantes, la reducción de barreras arquitectónicas y el aumento de zonas de descanso, desde el punto de vista de los peatones, especialmente los de mayor edad. | [8] |
| Incorporar la seguridad en los planes de movilidad urbana sostenible. | [10] |
| Realizar auditorías de seguridad vial urbana como instrumento fundamental para descubrir el origen de los problemas de siniestralidad en el entorno urbano. | [10] |
| Crear itinerarios peatonales seguros para los usuarios vulnerables. | [10] |
| Generar cambios urbanísticos que propicien la transición del coche a la movilidad de peatones, ciclistas y usuarios de transporte público y no solo al vehículo eléctrico. Específicamente, ampliar la protección de las zonas escolares y ampliar las zonas de bajas emisiones a todo el entorno urbano con el fin de no diferenciar unas zonas de otras dentro de la ciudad. | [11] |
| Reducir la posibilidad de desplazamientos. Pacificar el tráfico motorizado. | |
| Siendo conscientes de que en la era pos-COVID el comercio electrónico ha aumentado de manera exponencial y, consecuentemente, la distribución urbana de mercancías puede acabar provocando un colapso en muchas ciudades, así como (por el incremento de dicho tráfico de reparto de mercancías de muy diversa índole) disparar el riesgo de accidente, debido al considerable aumento de distintos actores del tráfico (peatones, ciclistas, furgonetas, etc.) que co-actúan en las calles de las ciudades, resulta imprescindible implementar medidas eficaces de calmado del tráfico en el conjunto de las ciudades de España. | [18] |
| Casi todos los preceptos del Título II (artículos 10 a 52) de la Ley de Seguridad Vial se han quedado obsoletos, dado que se refieren en su mayoría a las normas de comportamiento en circulación de los vehículos a motor. Por tanto: <i>"Se necesita sistematizar las normas sobre esos colectivos (peatones, ciclistas y vehículos de movilidad personal) que ahora son esenciales en el nuevo diseño de ciudad..."</i> . Es decir: <i>que dichos colectivos (que forman ya parte de la movilidad urbana) dispongan de un régimen normativo adecuado (y no estar sin preceptos acertados o aislados) quedando sistematizados e incluidos en la Ley de Seguridad Vial o en la futura Ley de Financiación y Movilidad Sostenible.</i> | [19] |
| Llevar a cabo un despliegue generalizado de las medidas incluidas en el documento de la DGT "Recomendaciones de movilidad urbana segura y sostenible". | [23] |
| Trabajar con el fin de conseguir que las ciudades (independientemente de su tamaño) se conviertan en entornos amigables para los niños; ciudades que se tomen el riesgo infantil (con relación al sistema del tráfico: transporte escolar, camino al colegio, señalización, velocidad alrededor de las áreas de ocio para los niños, etc.) como una prioridad de primer nivel, trabajando a través de las estrategias locales. Y, en este sentido, hay que | [25] |

proporcionar apoyo (con recursos y en materia de formación) sobre todo a los municipios más pequeños.

Insta a tomar medidas especiales en defensa de los peatones en el entorno urbano. Y, en este sentido:

- Considera que la medida de limitar la velocidad a 30 kilómetros/hora en las vías urbanas con un solo carril en un sentido de circulación podría y debería mejorarse. Entre las razones que aporta, destaca, a su juicio, el hecho de que *“el factor esencial de peligrosidad (para los peatones) no es la anchura de la vía, sino la posibilidad de que los peatones irruman en un carril en el que los vehículos tienen permitida una velocidad de 50 kilómetros/hora...”* [28]
- Propone, por tanto, sustituir dicha medida por: *“Prohibir circular a más de 30 kilómetros/hora en poblado en el carril señalizado con marcas viales contiguo a una línea de estacionamiento, sea este en línea o batería, o a una acera –que no tiene estacionamiento- que está junto al carril donde se circula.”*
- E insiste en que lo que interesa es, *“aparte de proteger a los ciclistas, es que los peatones no estén cerca de un carril por donde se circula a 50 kilómetros/hora.”*

VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|--|-------------------|
| Considera que debería aplicarse el principio de que <i>“...a igualdad de uso, igualdad de riesgos, y de responsabilidades y obligaciones”</i> en los usuarios de las vías. | [5] |
| Considerar la creación de carriles segregados para la circulación de los VMP. | [10] |
| Creación de un seguro de responsabilidad civil específico para los usuarios de VMP con el fin de que <i>“...los padres o tutores de esas personas no tengan que responder por un posible accidente en el que hayan sido culpables”</i> . | [10];[21] |
| <i>“Bicicletas y patines eléctricos...: no es un juguete, son vehículos...”</i> . Se hace necesario, por tanto, dotar de la formación vial adecuada a sus usuarios. | [23] |
| Se debe garantizar que los usuarios de VMP, de manera análoga al resto de los usuarios de los vehículos en la calzada con los que conviven, tienen el conocimiento adecuado de las normas de tráfico y disponen de un seguro de responsabilidad civil obligatorio. | [24] |
| Opina que <i>“Las normativas para una circulación segura de los patinetes eléctricos y otros vehículos (de movilidad) personal son un capítulo que de ninguna manera está cerrado hasta el año 2030.”</i> | [28] |

CALIDAD DE VIDA

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|---|-------------------|
| Necesidad de planificar - por una movilidad segura, sostenible y saludable: <i>“... para el año 2050 entre el 70 y el 80% de los ciudadanos del mundo viviremos en ciudades y, por lo tanto, es muy importante que vayamos cambiando ese paradigma de reparto del espacio teniendo en cuenta que la movilidad, primero, o es de todos o no será porque ya se ha concebido como un elemento sustancial de la vida de los ciudadanos.”</i> <i>“Si resolvemos bien la movilidad sostenible y la hacemos saludable, ahorraremos dinero en gasto sanitario.”</i> | [18] |
| <i>“Hacer apuestas robustas por transportes públicos”</i> , fundamentados en unas bases sólidas y unas reglas de juego diferentes. El transporte colectivo es una forma eficaz de cohesionar a los ciudadanos ya que contamina menos y se trata de una apuesta de futuro que hace crecer a las ciudades. | [18] |

DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)

PROPUESTA

PROPONENTE

| | |
|--|------|
| Establecer carriles que puedan utilizarse durante determinados períodos de tiempo de manera exclusiva para la distribución urbana de mercancías, en función de la densidad del tráfico, de la hora, etc., teniendo en consideración que ésta es una actividad que se realiza todos los días del año de forma continuada. | [26] |
| Posibilitar en determinadas ocasiones la distribución urbana de mercancías por la noche, utilizando tecnologías que en la actualidad permiten la ausencia de ruidos y favoreciendo, por tanto, que estos vehículos circularan fuera de las horas punta de congestión de tráfico. | [26] |
| Digitalizar las plazas de carga y descarga y, <i>“...por tanto, podamos medir si hay muchas o pocas en nuestras ciudades y, en segundo lugar, optimizar su uso para reducir todos esos vehículos de distribución urbana que vemos muchas veces en doble fila porque, o bien no hay una zona en la que descargar, o bien estaba llena cuando el conductor fue a dicha zona y ya no era viable.”</i> | [26] |
| Flexibilización de las restricciones en los horarios de entrega en áreas de protección oficial. <i>“Al concentrar el volumen de operaciones en una sola franja muy estrecha, se produce una mayor concentración de vehículos en ese intervalo de tiempo y, por tanto, la posibilidad de que se produzcan accidentes crece de manera muy importante.”</i> | [26] |
| Identificación de los vehículos que realizan DUM. <i>“No existe en este momento una acreditación que permita identificar las distintas tipologías de vehículos que participan en esta actividad empresarial. Las actuales tarjetas de transporte no abarcan todas las tipologías de vehículos y servicios.”</i> | [26] |

ANEXO III

FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

| REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|------------|--|
| [1] | Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja. Vicepresidente de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por |
| [2] | Accidente de Tráfico (STOP ACCIDENTES). D. Antonio Muñoz González. Directora de la Asociación Prevención de |
| [4] | Accidentes de Tráfico (P(A)T). Dña. Yolanda Doménech Moral. Presidente del Real Automóvil Club de |
| [5] | España (RACE). D. Carmelo Sanz de Barros. Responsable de contenidos de la |
| [6] | Plataforma PONLE FRENO. D. Javier Olave Gabarra. Presidente de Honor de la Fundación para |
| [7] | la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González. Profesor de Universidad del País Vasco |
| [8] | (PV). D. Aitor Aritzeta Galán. Profesor de la Universidad de Alcalá |
| [9] | (UAH). D. Emiliano Moreno López Experto en Vehículos de Movilidad |
| [10] | Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza. Coordinadora General de la Coordinadora |
| [11] | en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). Dña. Laura Vergara Román. Vicepresidenta de la Plataforma Motera |
| [13] | para la Seguridad Vial. Dña. M ^a José Alonso de Arriba. Secretario General de la Asociación |
| [14] | Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR). D. José María Riaño Sebastián. Presidente de la Confederación Española |
| [15] | de Transporte en Autobús (CONFEBUS). D. Rafael Barbadillo López. |

| REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|-------------------|---|
| [16] | Presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER). D. Julio Villaescusa Izquierdo. Representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM). |
| [17] | D. Miguel Pereira García. Fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial. |
| [19] | D. Bartolomé Vargas Cabrera. Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). |
| [20] | D. Enrique Lorca Sánchez. Presidente de la Federación de Autoescuelas de Cataluña (FAC). |
| [21] | D. Raúl Viladrich i Castellanas. Representante de la Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD). |
| [22] | D. Miguel González Gallarza. Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. |
| [23] | D. Jesús Monclús González. Director General de la Fundación AXA. |
| [24] | D. Josep Alfonso Caro. Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI). |
| [25] | D. Antonio Lucas García. Presidente de UNO Logística. |
| [26] | D. Francisco Aranda Manzano. Director de Relaciones Institucionales de la Academia del Transportista. |
| [32] | D. Francisco Paz Fuentes. |

FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

FORMACIÓN VIAL: GENERAL

PROPUESTA

PROPONENTE

El número de profesores de autoescuela en activo (alrededor de 17.000) es insuficiente para cubrir la demanda actual; y, además, no se está produciendo el necesario relevo generacional. En consecuencia, se propone **“transformar digitalmente la educación vial”**: promover la transformación digital del sector de la formación vial para convertir (a dicha formación) en un modelo más eficiente, más atractivo también para los alumnos, apoyándonos en la digitalización, en técnicas y en recursos que a día de hoy ya existen, con el fin de **adaptarla al siglo XXI**. Y, en este sentido: se pide que se cumpla, también en el campo de la formación vial, con el mandato legal que se introdujo en diciembre de 2020 a través del artículo 70 bis de la Ley Orgánica de Educación. Poner al profesor de formación vial en el centro del nuevo modelo de formación (digital), llevando a cabo la necesaria reordenación tanto administrativa como legal para dignificar la profesión. Y, en este sentido, resulta imprescindible mejorar las condiciones de trabajo y económicas de los profesores; para ello: debe apostarse por *“un sistema de trabajo transparente y flexible que permita al profesor de formación vial, si lo desea, trabajar con autonomía ... él sí puede ser un prestador de servicios que tenga su vehículo ... sin deber tener (para poder prestar dichos servicios) un lugar físico ...”* En consecuencia, para hacer efectiva la propuesta anterior, es necesario revisar el marco regulatorio de las autoescuelas (revisado por última vez hace diez años). Propone la creación de un título homologado de formación profesional específico para profesores de formación vial.

[22]

Comentario: esta propuesta podría estar ya suficientemente cubierta por el Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo, por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible.

[22]

Necesario incorporar como factor primordial en la actualidad, incluso por encima de tradicionales como alcohol, drogas o velocidad, la distracción de los conductores debida a la utilización de los teléfonos móviles en el interior de los vehículos.

[2]

Promover e impulsar la formación de la seguridad y la protección de los vehículos más vulnerables, *"como las motocicletas, que, desafortunadamente, cada vez están más presentes en los siniestros mortales en nuestro país."*

[5]

Necesario un reciclaje de la formación destinada a la obtención del permiso de conducción. *"Debe ser más intensa y más adaptada a las herramientas y los equipos que la gente utiliza hoy para su movilidad"*.

[5]

Actualizar los contenidos formativos (adaptándolos a la realidad de la movilidad de hoy en día: modos sostenibles y saludables de transporte, equipamiento de los vehículos, conectividad, etc.) relativos a la obtención del permiso de conducir y fomentar la utilización de metodologías (online, etc.), así como de herramientas de formación ya contrastadas.

[5]

Es necesaria la pedagogía hacia los usuarios de VMP, para *"enseñarle también al vulnerable que, por su propio bien, tiene que comportarse con educación"*.

[5];[6];[24]

Creación de una formación específica para este colectivo mediante cursos cortos con contenido técnico (seguridad vial, catálogo de señales, etc.) y desarrollo de destreza.

Exigir una formación específica, mínima e intensiva (alrededor de cuatro horas), que permita a los usuarios de estos vehículos disponer de las nociones imprescindibles (sobre normas de circulación, de seguridad vial, etc.) integrarse de forma segura en el flujo de tráfico urbano.

[6];[10];[20];[21]

La formación de conductores debe ser presencial, *"tenemos que enseñar actitudes, valores, percepción de riesgos...Eso es imposible con una enseñanza que no sea presencial."*

[7];[20];[21]

Cuando se da formación *online*, debería hacerse en *streaming* (es decir, en directo): de esta forma es posible interactuar con los alumnos. Por tanto, ***online sí, pero como complemento***". Diferentes estudios avalan la presencialidad; de hecho, en Europa, con relación a la formación vial teórica, la presencialidad en las aulas es obligatoria. Mejorar la formación de examinadores y formadores a través de la especialización y la obligación de poseer permisos de conducción de motocicletas. En particular, los formadores viales han de poseer los conocimientos teóricos y prácticos en sistemas de seguridad (ADAS) y con relación a los vehículos eléctricos e híbridos para poder dar ejemplo, asesorar y transmitirlos tanto a los preconductores como a los conductores. Por tanto, deberían realizar un curso de formación sobre los aspectos más relevantes de la nueva movilidad, incluyendo la formación 3.0 específica para motoristas. [13];[21]

Actuar, con respecto a la formación vial, desde tres principales: concienciación, formación y sostenibilidad. Y, en este sentido, hacer de la formación y de la concienciación los ejes básicos de la (nueva) Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. En síntesis: *"mejorar la seguridad vial, a través de una formación (vial) de calidad.* [20];[21]

Hay que tener en cuenta que *"... las autoescuelas, ..., hemos sido, somos y seremos una pieza clave en la movilidad segura, saludable y sostenible."*

Examinadores: *"... a la hora de programar la enseñanza, para las autoescuelas es muy importante ... no tener solamente una fecha (de examen) sino poder examinar a los alumnos ... los alumnos quieren su permiso de conducir para su movilidad ... para acceder al mercado laboral ..., sin perder de vista que nosotros como empresa, necesitamos trabajar y que, para ello, tenemos que poder examinar". "La falta de personal administrativo y examinador en las cuatro jefaturas provinciales catalanas ha sido un problema estructural de la DGT ... (los alumnos) son personas que esperan el permiso para ir a trabajar, para superar una oposición, para poder ir a estudiar. Y la obtención del permiso de conducir ... es una mejora social ... de la que les estamos privando". "El carné de conducir sigue siendo algo muy importante, es un **instrumento esencial** para acceder al empleo, ... Por lo tanto, tenemos entre manos (por los retrasos acumulados en los exámenes de conducir) un problema de orden social".* Proponen, en consecuencia, dotar al sistema de la necesaria plantilla de examinadores con el fin de terminar con la actual lacra (de retrasos en los exámenes de conducir) que lleva más de veinte años afectando seriamente a la sociedad. [20];[21];[22]

Poner en valor la profesión de profesor de formación vial. [20]

Aprovechar el hecho de que, al final, prácticamente toda la sociedad pasa por las autoescuelas para enseñar a esos futuros conductores no sólo contenidos específicos de seguridad vial, accidentes de tráfico y siniestros viales, sino determinadas prácticas de auxilio (por ejemplo, cómo hacer una reanimación cardiovascular o la maniobra de Helmlich) que pueden ayudar a salvar vidas durante la "hora de oro" después el accidente. Este tipo de formación tendría que ser, también, obligatorio. [20]

"... estamos formando conductores del futuro con tecnología del pasado..." Partiendo de la base de que *"el modelo de examen condiciona la formación que se imparte en las autoescuelas"*, con relación al **examen teórico** (basado actualmente en un "modelo memorístico"): implementar (siguiendo, por ejemplo, el modelo del Reino Unido que ha demostrado reducir la siniestralidad vial en un 11,3%) un modelo de examen teórico basado en la visualización de videos de percepción de riesgo (se trataría de que el alumno visualizase ciertas situaciones y conteste en función del riesgo que percibe). Y con respecto al **examen práctico** (relacionándolo con el tipo de vía y las condiciones ambientales que aparecen sobre representadas en las estadísticas de siniestralidad vial): incluir la conducción en carretera convencional así como hacer obligatorio, antes de poder ir a examen (práctico), que el alumno acredite un número determinado de kilómetros de práctica de la conducción en este tipo de vías; de igual manera, se exigiría [20];[21];[22]

la acreditación con relación a la conducción nocturna. “*En definitiva, podríamos encontrar fórmulas ingeniosas para poder demostrar las capacidades del aspirante.*” La idea es “*no confiar únicamente en un examen, sino en un periodo más largo de formación, y luego tener un modelo de aprendizaje de la conducción que no se evalúe en un solo examen. Es decir, se trata de alargar un poco esa formación.*”

Con el fin de integrar la sostenibilidad en la formación vial (tanto de los preconductores como de los conductores) y, subsecuentemente, aprovechar el potencial de las autoescuelas para promocionar el uso del vehículo eléctrico e híbrido (en su totalidad, vehículos automáticos): por un lado, habilitar subvenciones para que las autoescuelas puedan adquirir dichos vehículos (eléctricos e híbridos, y con los mayores avances tecnológicos posibles); y, por otro lado, revisar la Orden INT/2229/2013, de 25 de noviembre, con el fin de eliminar el Código 78 (al igual que ya se está haciendo en Alemania y Francia, a pesar de existir dos Directivas al respecto: Directiva 2012/36/UE y Directiva 2013/47/UE) completando la carencia de los futuros conductores de vehículos automáticos con una formación específica en conducción de vehículos manuales.

[20];[21]

Habida cuenta de que los vehículos incorporan cada vez más tecnologías de ayuda a la conducción (los denominados ADAS), formar tanto a los futuros conductores como a los actuales en el uso eficaz de dichas tecnologías.

[21];[23]

A día de hoy, existe una *crisis estructural* (agravada, coyunturalmente, por la pandemia por COVID-19) que se se explicita a través del *fuerte colapso (registrado) en los centros de exámenes*. Una crisis cuyos aspectos estructurales más relevantes, son: la ineficiencia y falta de digitalización de muchos actores y la precarización de las condiciones de trabajo de muchos profesionales del sector.

[22]

Por tanto, “*lo que entendemos es que el modelo actual de autoescuela no es atractivo para los alumnos más jóvenes ... y, por lo tanto, hay que repensarlo, hay que remodelarlo, ...*”

Combinar, en la educación vial y en la formación vial, la presencialidad (charlas de concienciación para jóvenes, etc.) y la virtualidad (por ejemplo, utilizando herramientas digitales de realidad virtual, tanto para la enseñanza como para la evaluación) con la aplicación práctica (en los patios de colegios e institutos, así como en situaciones reales de tráfico).

[23]

Mejorar el proceso de formación de conductores mediante, entre otras medidas: (1) incluyendo módulos obligatorios de concienciación (“charlas de concienciación”) a lo largo del proceso de obtención del permiso de conducir; (2) proporcionando formación específica en conducta PAS y en primeros auxilios; y (3) estimulando el desarrollo de empatía con relación a otros vehículos (bicicletas, etc.) que ya son habituales de nuestro entorno de tráfico.

[23]

Incidir en los diferentes aspectos relacionados con la seguridad vial infantil (sistemas de retención, camino al colegio, etc.) en la formación (vial) de los futuros conductores.

[25]

| | |
|--|----------------------|
| <p>Imprescindible <i>"impulsar medidas de formación continua en personas que dedican gran parte de su jornada laboral a desplazarse por nuestras ciudades para el reparto del e-commerce y que requieren de una adecuada prevención de riesgos en el ámbito laboral, poniendo freno así a la siniestralidad in itinere y en la misión que su desempeño laboral les comporta"</i></p> | <p>[5];[10]</p> |
| <p>Con respecto a la edad de acceso a la "profesión", a pesar de que el RD 971/2020 ha permitido bajarla hasta los 18 años, dicha reforma no puede quedar sólo en eso: estos cambios deben englobarse en el marco de una Formación Profesional del conductor de autobús (de vehículos con pasajeros), de <i>"tal forma que con 16 años (la persona) inicia una FP y con 18 se puede insertar en el mercado laboral..."</i> Es decir, que la profesión de conductor de vehículos de transporte de pasajeros sea una FP.</p> | <p>[15]</p> |
| <p>Formación de los conductores profesionales (de autobús) adaptada a la nueva realidad de estos vehículos: <i>"...//... los vehículos también están cambiando y cada vez el perfil del conductor tiene que ir adaptándose a la nueva realidad"</i>.</p> | <p>[15]</p> |
| <p>Con relación a los conductores de vehículos ligeros dedicados al transporte por carretera: <i>"volver a donde estábamos"</i>, exigiendo (como así era hasta 2013) el correspondiente título de competencia profesional.</p> | <p>[16]</p> |
| <p>Habida cuenta de la relevancia que tiene la figura del conductor profesional: reforzar la profesionalización (capacitación y formación), así como la concienciación y la sensibilización de estos conductores. En este sentido: (a) la formación CAP (muy exhaustiva en materia de seguridad vial), no debería ser objeto de mayor profundización en lo que se refiere a dicha materia; <i>"... en cuanto a formación, creemos honestamente que nuestros conductores están suficientemente formados."</i>; (b) con relación a la concienciación y a la sensibilización, sería interesante habilitar los <i>"fondos necesarios para realizar campañas de concienciación y de sensibilización de los riesgos para los conductores profesionales."</i></p> | <p>[17] [26]</p> |
| <p>Habilitar un grado de Formación Profesional correspondiente al título de Técnico de conductor profesional: <i>"... la CETM es la única organización empresarial de transporte con medios para la formación."</i></p> | <p>[17]</p> |
| <p>Establecer mecanismos que permitan la recuperación de puntos junto con la renovación del CAP</p> | <p>[26]</p> |
| <p>Activar <i>"...un plan de fomento de esta actividad (transporte de mercancías de larga distancia) que pase por financiar la formación que, por cierto, puede llegar a costar hasta seis mil euros en España, y clarificar el proceso de obtención de los títulos habilitadores de esta profesión."</i></p> | <p>[26]</p> |
| <p>Dado que el factor humano pesa el 90% en la producción de los accidentes de tráfico, mejorar la formación de los conductores (profesionales) es mejorar la seguridad vial; por tanto, <i>"... venimos a solicitar el apoyo de todos los grupos parlamentarios para que el acceso a la profesión de conductor (profesional) sea a través de la formación profesional."</i> En la actualidad, las vías de acceso a esta profesión (los itinerarios formativos) son susceptibles de mejora. Así: (a) la vía tradicional exige, a un joven que quiera desempeñar esta profesión, un año de su tiempo (para realizar todas las formaciones exigidas) y una inversión entre 4.000 y 6.000 euros; además, no tiene experiencia práctica y dicha formación ha de correr por cuenta de la empresa contratante; (b) el grado C del sistema de formación profesional (certificado de profesionalidad), requiere alrededor de 400 horas de estudio, que al estar dentro del marco formal de la educación pueden ampliarse, con un 20% de prácticas en empresa; sin embargo, para acceder a dicha formación, el joven ha de tener al menos 21 años (para poder disponer del permiso de conducir C, exigido) o 24 (si el permiso exigido es de clase D); además, sigue siendo necesario, una vez obtenido el grado, realizar el</p> | <p>[32]</p> |

examen del CAP (aunque no el curso); y (c) el grado medio de formación profesional (el de técnico de conducción de vehículos por transporte por carretera) implica un ciclo formativo de 2.000 horas de las que, al menos, el 25% han de ser duales de prácticas (en torno a 500 horas), que es lo que queremos todos; sin embargo, la gran barrera que la desincentiva es que, al terminar la formación, el joven ha de recurrir a la vía tradicional para obtener los permisos de conducir correspondientes (C, C+E, D); se trata, sorprendentemente, de la única formación profesional de grado medio o superior en la que después de superar la misma, no es posible trabajar...

Teniendo en cuenta lo anterior, con el fin de dignificar la profesión de conductor y ganar el reconocimiento por la labor que desempeñan los conductores profesionales, proponemos que la formación del conductor sea a través de la formación profesional (de los 30.000 permisos de conducción anuales relacionados con el transporte de mercancías, no llegan a 50 los que se han obtenido en un grado medio de formación profesional), teniendo en cuenta los siguientes requisitos: (1) eliminar la exigencia de tener previamente el permiso de conducir (correspondiente) para poder obtener el certificado de profesionalidad; (2) convalidar la autorización del CAP a los aspirantes que finalicen el certificado de profesionalidad; (3) permitir en el grado medio, al igual que ya ocurre en el caso del certificado de profesionalidad, la formación a distancia; (4) obtener el permiso de conducir correspondiente dentro del ámbito académico de impartición profesional; y (5) instar al Ministerio de Transportes para que desarrolle con carácter inmediato la normativa que regula la teleformación en los cursos CAP inicial y CAP continuo (actualmente, el retraso injustificado de año y medio perjudica la conciliación familiar ya que los cursos CAP, de 35 horas, se realizan en los periodos de descanso).

[32]

FORMACIÓN VIAL: CONTINUA

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|---|-------------------|
| Fomentar la mejora de las habilidades de conducción del colectivo de personas de mayor edad, en particular, en lo referente a las nuevas tecnologías. | [8] |
| Considera que la formación para el permiso de conducir debe ser continua, a lo largo de la vida. Se trata de una asignatura pendiente cuya implementación, para que fuese efectiva, debería realizarse (o, al menos, fomentar su realización) en modo digital. | [9];[20];[22] |
| Fomentar los cursos de reciclaje en los conductores de todo tipo de vehículo debido al avance de la tecnología incorporada. | [13] |
| Realizar cursos de formación avanzada post-permiso, especialmente en los usuarios de motocicletas | [14] |
| Conseguir que la educación vial sea una realidad en todos los centros. Así mismo, garantizar la viabilidad de implantar una educación vial continua con el fin de reeducarnos (al alcanzar la tercera edad) en las normas viales de una forma diferente (tanto la tecnología de los vehículos como los conceptos de movilidad cambian...). | [19] |
| <i>“Educación (vial) para la vida y a lo largo de toda la vida”.</i> <i>“Se debe contemplar la formación continua a lo largo del ciclo vital de la persona y la sensibilización de los conductores como base de ese cambio en el sistema de movilidad.”</i> | |
| Habida cuenta de la continua innovación tecnológica de los vehículos (sistemas de ayuda a la conducción, etc.), de los cambios normativos en materia de tráfico, de los nuevos modos de transporte, etc.: exigir, coincidiendo con el trámite de renovación del permiso de conducir, la realización de un curso de reciclaje (y también de concienciación), de duración entre una y tres horas. | [20];[21];[23] |
| En este sentido, con el fin de sensibilizar a los motoristas, se desarrollarán, mediante sesiones teórico-prácticas (formación 3.0), cursos específicos de concienciación. Así mismo, los profesores de formación vial, deberán disponer de los conocimientos necesarios para implementar, de manera efectiva, dicha formación. | |

CONCIENCIACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

PROPUESTA

PROPONENTE

| | |
|---|-----------|
| Propone cambios en la terminología utilizada: utilizar " <i>siniestro vial</i> " en lugar de " <i>accidente</i> " debido al carácter no accidental del suceso así como acompañar la palabra " <i>personas</i> " cada vez que se ofrecen datos de siniestralidad vial. | [1];[2] |
| Propone " <i>hablar de violencia vial... incluso en aquellos casos en que no hay una persona determinada que haya provocado esa violencia</i> " como una herramienta más de concienciación sobre el problema de la siniestralidad vial. | [2] |
| Fomentar la comunicación positiva de casos de éxito premiando los comportamientos sociales para favorecer la concienciación del conjunto de la sociedad | [6] |
| Utilizar los altavoces de las redes sociales para concienciar a toda la sociedad elevando la formación (educación) vial, como cuestión social de primer orden, al mismo nivel de la violencia de género o del cambio climático. | [22] |
| Destacar el papel de las organizaciones/media como agentes de concienciación y movilización social, intermediarios entre la administración y los grupos de interés así como canalizadores de las necesidades de la sociedad (colocación adecuada de radares, detección de puntos negros, etc.) | [6] |
| Necesidad de realización de campañas específicas para ciclistas y motoristas, así como para el colectivo joven, promocionando el estilo de las jóvenes conductoras, más prudente y precavido, de acuerdo con sus estudios. | [7] |
| Incorporar una perspectiva de género en las campañas de sensibilización con el fin de confrontar las ideas sexistas y machistas presentes en la conducción con el creciente incremento de las conductas empáticas. | [8] |
| Informar de las cifras de víctimas, así como de las consecuencias de los accidentes como forma de concienciación social. | [8] |
| Teniendo en cuenta el éxito del módulo de concienciación que se incluye en los cursos de recuperación de puntos (sólo el 0,2%, 1.850 conductores desde la implementación del Permiso por Puntos, son reincidentes; en este sentido, en Cataluña, se ha registrado una disminución del 90,4% en las sanciones a conductores infractores durante los dos años posteriores a la realización de dichos cursos de reeducación y sensibilización): implantar, dentro de la formación vial de acceso al carné de conducir, módulos de concienciación y sensibilización, obligatorios y presenciales, con una duración total estimada entre ocho y diez horas. En este sentido, podrían utilizarse las nuevas tecnologías (simuladores, etc.) para explicar, por ejemplo, las consecuencias de no llevar abrochado el cinturón de seguridad en caso de vuelco, o de conducir bajo los efectos del alcohol. Así mismo, resulta muy conveniente incluir (en dichos módulos) el testimonio de las víctimas. | [20];[21] |
| Mejorar la formación existente en las sesiones de concienciación para preconductores (por ejemplo, empleando el programa Precon) y para conductores infractores (por ejemplo, mediante el programa SIMS): " <i>... la vida es el principal valor que (hay que) considerar en la movilidad.</i> " | |
| Habida cuenta de la necesidad de mejorar la sensibilización de los conductores, se considera imprescindible tomar en consideración el papel de la educación vial digital en dicha mejora. Se propone, por tanto: " <i>desarrollar un módulo de concienciación que sea digital, que sea evaluable, que sea individualizado y que luego arroje datos agregados a la DGT para saber qué políticas hay que hacer y en qué aspectos hay que incidir.</i> " Esta propuesta vendría soportada por el hecho de que el Real decreto 174/2021, de 23 de marzo, por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, especifica que, con excepción de la enseñanza de técnicas de conducción práctica (que tiene lugar en el vehículo), los módulos profesionales que conforman las enseñanzas de este ciclo formativo, además, los contenidos de sensibilización podrán ofertarse a distancia. Por tanto, " <i>la formación vial digital no</i> | [22] |

sirve únicamente, ... , para la parte teórica, ... , sino que, además y especialmente, es útil para la sensibilización.”

Incluir, con el fin de reforzar la seguridad vial de los menores como pasajeros, la prevención de las lesiones infantiles y el uso correcto de las sillitas (infantiles) en las charlas de preparación al parto. [23]

Considera necesario que los medios de comunicación se hagan eco de la seguridad vial infantil –dotándolos de los contenidos adecuados- para que todos veamos que, al respecto, seguimos teniendo un problema. [25]

EDUCACIÓN VIAL

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|--|------------|
| Introducir la educación vial en los colegios, así como una formación adecuada a los profesores encargados de impartirla. <i>"(La educación vial) debe ser transversal, integrándose en una educación en valores, formar parte del currículo escolar, a lo largo del proceso educativo y durante toda la vida"</i> | [1] |
| Fomentar con ello el cambio de modelo de sociedad , " <i>conducimos como vivimos</i> " siguiendo así la visión holística recomendada por la ONU dentro de su Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial. Necesario implantar la educación vial obligatoria en los colegios de manera definitiva. <i>"...la implantación de la educación vial nunca ha sido una realidad..."</i> aún cuando <i>"...la educación vial es obligatoria en España en los colegios desde el código del año 1934..."</i> | [2];[4] |
| Incorporar la perspectiva de género en la educación vial para " <i>...lograr una sociedad más igualitaria y segura en el ámbito de la movilidad</i> ", así como el concepto de la convivencia vial para el fomento de comportamientos empáticos teniendo en cuenta, especialmente, a colectivos como los usuarios de VMP o los peatones de avanzada edad. | [8] |
| Propone la utilización de la educación vial en todo el currículo como forma de influencia sobre los inductores que generan los patrones de conducta. | [9];[10] |
| Establecer un sistema de formación en ciclismo (creación de escuelas de ciclismo seguro), sobre todo en el ámbito urbano, que garantice que la infancia sepa ir en bicicleta cuando acaba el ciclo de primaria y sepa circular de forma autónoma cuando sale de secundaria. | [11];[23] |
| Crear una comisión provincial de recursos educativos que coordine y proyecte dichos recursos a las autoescuelas (y a los centros educativos: colegios, etc.) " <i>que son un centro formativo de primer orden</i> ". | [19] |
| Alinear las actividades de educación vial con los principios desarrollados por el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, por la organización belga sin ánimo de lucro VSV y Fundación Mapfre, así como con los principios (educativos) del proyecto Learn. Y, continuar difundiendo el proyecto STARS. | [23] |
| En vez de hacer de la seguridad vial una asignatura específica, trabajar mucho y mejor su transversalidad; por ejemplo, a través de la asignatura de Educación física. Así mismo, resulta conveniente incluir alguna actividad (por ejemplo, realizar simulacros en el transporte escolar) en la propia comunidad escolar. | [23];[25] |
| Es esencial trabajar con “los conductores del mañana, los jóvenes” impulsando que la seguridad vial sea materia obligatoria en alguna asignatura transversal tanto en primaria como en secundaria, no solo para que tengan un comportamiento correcto en el futuro desde el punto de vista de la seguridad vial sino que disponiendo de dicha información y educación puedan influir sobre el comportamiento de sus mayores. | [24] |
| Incluir en la educación vial de los niños el riesgo de “atropello tecnológico”. Sobre todo el uso del móvil cuando se circula (como peatón, en bicicleta, etc.) por la vía se ha convertido en un hábito social que están adquiriendo también los niños y que pone en riesgo su seguridad vial. | [25] |

ANEXO IV

DATOS E INVESTIGACIÓN

| REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|------------|--|
| [5] | Presidente del Real Automóvil Club de España (RACE). D. Carmelo Sanz de Barros. |
| [7] | Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González. |
| [9] | Profesor de la Universidad de Alcalá (UAH). D. Emiliano Moreno López. |
| [10] | Experto en Vehículos de Movilidad Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza. |
| [11] | Coordinadora General de la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). Dña. Laura Vergara Román. |
| [23] | Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González. |
| [25] | Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI). D. Antonio Lucas García. |

DATOS E INVESTIGACIÓN

CALIDAD DE LOS DATOS ESTADÍSTICOS

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|---|------------|
| Considera necesario utilizar la tecnología de <i>big data</i> para la obtención de mejor información en cantidad y calidad sobre los factores determinantes de los accidentes. | [9] |
| Señala el deficiente conocimiento de la dimensión del problema de la seguridad vial. En particular, destaca que la información que proporcionan las fuerzas de seguridad a los sistemas de salud debe ser más precisa y homogénea con el fin de determinar las causas de los accidentes con la mayor precisión posible. | [9] |
| Reducir los tiempos de disponibilidad de los datos de siniestralidad para poder ser utilizados por los investigadores y otras partes interesadas con mayor antelación. | [10] |
| Mejorar la accesibilidad y disponibilidad de los datos existentes en la página web de la DGT, actualmente dispersos. | [10] |
| Con el fin de optimizar el presupuesto de seguridad vial, desarrollar, mediante la explotación de los datos de siniestralidad vial, una herramienta de apoyo a la toma de decisiones sobre la base de la relación “coste – beneficio (vidas salvadas o lesiones prevenidas)” de las diferentes iniciativas de seguridad potencialmente aplicables a la resolución de problemas. | [23] |

INVESTIGACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|---|------------|
| Promover " <i>medidas para potenciar y desarrollar la formación y la investigación en seguridad vial, tal y como hacemos con la I+D+i en general, equiparando los esfuerzos y ventajas fiscales que se proponen para otros ámbitos de labor investigadora.</i> " | [5] |
| Fomentar la investigación en seguridad vial como elemento esencial sobre el que construir. Muchas de las actuaciones en seguridad vial "pasan por el conocimiento riguroso y la investigación." "...hay muy pocas investigaciones sobre el tema en España." | [7] |
| En particular, incrementar los estudios en seguridad vial laboral, los factores de riesgo, especialmente, las distracciones. | [7] |
| Incrementar la investigación de la siniestralidad con ciclistas involucrados. " <i>...no estamos sobrados de investigaciones que hayan estudiado en profundidad dónde tienen los ciclistas los accidentes de tráfico...</i> " | [7] |
| Realizar estudios de impacto ambiental, de género y de evaluación de impacto en la salud de todas las regulaciones que tienen que ver con el tráfico. | [11] |
| Habilitar un Programa Nacional de Investigación de siniestros graves y mortales, centrado en la prevención (al igual que sucede en el campo de los distintos modos de transporte). | [23] |
| Desarrollar un Programa de Innovación: donde puedan realizarse ensayos sin miedo a cometer errores, así como realizar proyectos piloto y de demostración. | [23] |
| Incrementar la actividad de investigación en el campo de la seguridad vial infantil con el fin de profundizar en el conocimiento de sus causas y analizar la lesividad: saber dónde iba el niño sentado, que sistema de retención tenía, cómo era el vehículo, cómo fue el accidente, cuáles fueron las consecuencias, cómo se ha sacado (del vehículo accidentado) al niño, cómo se le ha llevado en la ambulancia (con o sin emplear un sistema de retención infantil), cuál ha sido el tratamiento, cómo ha evolucionado el niño, etc. Así mismo, hay que profundizar en el conocimiento relativo a las iniciativas (dirigidas a evitar los accidentes) y desarrollar medidas para reducir las consecuencias de este tipo de siniestralidad. | [25] |

ANEXO V

VEHÍCULO

| REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|------------|--|
| [1] | Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja. Presidente del Real Automóvil Club de España (RACE). |
| [5] | D. Carmelo Sanz de Barros. Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). |
| [7] | D. Luis Montoro González. Profesor de la Universidad de Alcalá (UAH). |
| [9] | D. Emiliano Moreno López. Secretario General de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR). |
| [14] | D. José María Riaño Sebastián. Presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS). |
| [15] | D. Rafael Barbadillo López. Presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER). |
| [16] | D. Julio Villaescusa Izquierdo. Representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM). |
| [17] | D. Miguel Pereira García. Fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial. |
| [19] | D. Bartolomé Vargas Cabrera. Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. |
| [23] | D. Jesús Monclús González. Director General de la Fundación AXA. |
| [24] | D. Josep Alfonso Caro. Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI). |
| [25] | D. Antonio Lucas García. Presidente de UNO Logística. |
| [26] | D. Francisco Aranda Manzano. |

REFERENCIA**COMPARECIENTE**

- [27] Director Técnico de la Asociación
Empresarial para el Desarrollo e Impulso
de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE).
D. Rafael del Río Hernández.
- [28] Presidente del Foro de Nuevas Tecnologías
en el Transporte (ITS, España).
D. Sebastián de la Rica Castedo.
- [29] Directora del Área Industrial y Medio
Ambiente de la Asociación Española de
Fabricantes de Automóviles y Camiones
(ANFAC).
Dña. Arancha García Hermo.
- [30] Director Gerente de la Asociación
Española de Entidades Colaboradoras de la
Administración en la Inspección Técnica
de Vehículos (AECA-ITV).
D. Guillermo Magaz Pilar.

VEHÍCULO**PROPUESTA****PROPONENTE**

| | |
|---|----------------|
| <p>"Necesidad de extender y prorrogar los planes de ayuda para la compra de vehículos nuevos, que, como todos conocemos, vienen equipados con más y mejores sistemas de seguridad." (Es) "...una herramienta fundamental para la renovación del parque..." que "...podría hacerse extensivo también al mercado de seminuevos,,," (para) "...aquellos usuarios que no pueden permitirse adquirir vehículos nuevos..." y que podría "...reducir drásticamente la siniestralidad".</p> | [5] |
| <p>Adoptar medidas fiscales y presupuestarias para facilitar la renovación del parque.</p> | [7];[9];[23] |
| <p>Abordar el posible cambio de la fiscalidad de la adquisición de vehículos nuevos, actualmente concentrada casi en su totalidad en la compra y primera matriculación, como modo de incentivar la renovación del parque existente.</p> | [14] |
| <p>Renovación del parque de vehículos (flota) destinados al transporte de pasajeros, con el fin de que el sector sea el primero en beneficiarse de los avances tecnológicos que en materia de seguridad vial equipan los vehículos: <i>"las propias marcas los ponen ("dichos avances") en el mercado primero en los autobuses y luego los van desarrollando para los turismos"</i>.</p> | [15] |
| <p>Instalación obligatoria de <i>"alcolocks"</i> en los vehículos (autobuses) matriculados a partir de una determinada fecha, y exigir su utilización (parte de los conductores). Incluir la obligatoriedad estos sistemas (como así es el caso de países como Suecia) para los vehículos de transporte escolar.</p> | [15];[25] |
| <p>Instalación obligatoria en los vehículos (autobuses), matriculados a partir de una determinada fecha, de cinturones de seguridad de tres puntos.</p> | [15] |
| <p>Exigir, frente a la situación actual (confirmada por informe de la CNMC), para poder comenzar una actividad dedicada al transporte (de mercancías) por carretera, que el vehículo a utilizar cumpla la normativa europea (sobre máximo de emisiones) Euro 6: emisiones de 80 mg/km de NOx para las mecánicas diésel y de 60 mg/km de NOx para los motores de gasolina.</p> | [16] |
| <p>Habilitar ayudas e incentivos, por parte de la Administración, para renovar el parque de vehículos de transporte por carretera.</p> | [16];[17];[26] |
| <p>Instalación obligatoria de <i>"alcolocks"</i> en los vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera.</p> | [17] |
| <p>Facilitar la renovación del parque automovilístico español. De esta forma se avanzaría en la mejora de la seguridad vial de los niños con vehículos adaptados a sistemas de retención más modernos: por ejemplo, el uso del sistema <i>Isofix</i>.</p> | [19];[25] |
| <p><i>"Todo Plan Renove suma"</i> con el fin de reducir la antigüedad del parque de vehículos. Trabajar en el rejuvenecimiento de ese parque tiene impacto directo en la seguridad vial pero también en la reducción de la contaminación y, por tanto, en la sostenibilidad.</p> | [24] |
| <p>Incentivar el renting privado como forma de adquisición de vehículos porque garantiza dos cosas: <i>"impacto en la seguridad vial por tratarse de vehículos que siempre van a tener una innovación tecnológica y dos, colaborar también un poco en rejuvenecer el parque, primero, porque el vehículo lo vas cambiando cada cuatro años y segundo, porque al cabo de los cuatro años, se genera un mercado de segunda mano de seminuevos que tiene un impacto directo en los vehículos de más de diez o doce años, que a lo mejor, no se lo cambian por un vehículo de nueva adquisición pero sí por un seminuevo que ya incorpora medidas de seguridad de forma significativa."</i></p> | [24] |
| <p>En la actualidad, teniendo en cuenta la norma que fija la antigüedad de los vehículos dedicados al transporte escolar, es posible encontrar autocares sin cinturones, con cinturones de dos y de tres puntos de anclaje; sin embargo, no hay sillas homologadas para este tipo de transporte: porque las pruebas de homologación de las "sillas" están pensadas para turismos y no para autocares. Se hace necesario, por tanto, acelerar un</p> | [25] |

sistema que permita decir a los fabricantes de sillas infantiles que existe esta necesidad; y “lo que queremos es buscar un sistema para que los autocares que tienen dos o tres puntos de anclaje puedan ir con los niños seguros.”

“En cuanto a que falta eficacia en el (plan) MOVES, bueno, lo que faltan son fondos en el MOVES. En lugares como Madrid, Cataluña y en otra serie de sitios donde hay parque (de vehículos eléctricos), se acaban los fondos de manera inmediata.”

“Yo creo que cuando se revela falta de eficacia del MOVES viene más bien de una parte que tal vez ustedes podrían solucionar, que es buscar la excepción de que sea tratado a nivel nacional.”

[27]

Para conseguir los dos grandes objetivos planteados con relación a la movilidad: neutralidad climática y seguridad vial, resulta imprescindible dinamizar la renovación del parque circulante (automóvil) español. Sin embargo, dicha renovación no se está produciendo con los ratios esperados o necesarios. Muchas personas que podrían, hoy día, ser susceptibles de comprar un vehículo nuevo están retrasando su decisión por diferentes causas (sobre todo, incertidumbre con relación a las políticas de movilidad en las ciudades y a las incertidumbres asociadas a la crisis económica). En consecuencia: a) España sigue teniendo uno de los parques circulantes más envejecidos de Europa (la edad media del parque de turismos se sitúa en 13,1 años, cuando la edad media de achatarramiento es de 18 años: “... es decir, cada vez se acerca más la edad media del parque a la edad media de achatarramiento de un vehículo ...”); b) la evolución de las transferencias de vehículos de ocasión de más de 20 años (vehículos que deberían estar achatarrados) crece, de forma notable, año tras año. Se trata, por tanto, de un parque circulante con porcentaje considerable de vehículos que no cuentan con los elementos básicos de seguridad, por ejemplo: no han sido sometidos a ensayos de choque frontal y lateral, no disponen de airbags, ni de ABS.

[29]

En consecuencia, proponemos: desarrollar al máximo planes adecuados para incentivar la demanda (de vehículos nuevos), que sean eficientes y que se pongan en marcha de manera rápida y entendible por el ciudadano.

Los fabricantes, adelantándose en muchas ocasiones a la reglamentación, están trabajando en: a) sistemas de seguridad activa (que son, actualmente, el foco de la reciente regulación desarrollada por la Comisión Europea sobre seguridad vial); b) sistemas de seguridad pasiva (que ya no ofrecen márgenes de actuación relevantes); y c) sistemas de seguridad terciaria, dirigidos a que, una vez producido el accidente, la asistencia a las víctimas se lleve a cabo de la forma más rápida posible (por ejemplo, el “eCall”).

[29]

Incorporar en todos los vehículos comercializados “cajas negras (Registrador de Datos de Eventos)” que ayudarían a entender la causalidad de los accidentes de tráfico.

[1]

VEHÍCULO AUTÓNOMO Y CONECTADO

PROPUESTA

PROPONENTE

Incorporar en todos los vehículos comercializados los sistemas activos derivados del desarrollo de las tecnologías.

[1]

Favorecer la incorporación de las nuevas tecnologías (ADAS, por sus siglas en inglés), y particularmente las relativas a la adaptación inteligente de la velocidad (ISA, por sus siglas en inglés) a la flota de vehículos.

[23]

Con relación a los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS), en síntesis todo lo que se conoce como conectividad entre vehículos y entre vehículos y la infraestructura, dado que en esta década muchas de estas acciones automáticas podrán hacerse exigibles al menos a los nuevos vehículos, considera que el foco habrá que ponerlo en llevar a cabo los oportunos y necesarios cambios legislativos.

[28]

Con respecto al vehículo autónomo, opina que tiene la impresión de que “se está empezando la casa por el tejado...”. Y considera que, con independencia de que el

[28]

objetivo final sea el “coche autónomo”, en tanto se llega a él, es necesario ir favoreciendo la implantación efectiva de todas aquellas medidas ADAS que se hayan mostrado eficaces desde la perspectiva de la seguridad vial.

Es de destacar el avance que se está registrando con respecto a los sistemas de automatización de los vehículos: ... *No estamos pretendiendo que los vehículos ya conduzcan solos, pero existe tecnología semiautomática o elementos que pueden incorporar determinados grados de automatización a los vehículos que creemos pueden ayudar a la seguridad vial en España...*” En consecuencia, el Reglamento General de Circulación, así como la Ley de Seguridad Vial deberían habilitar el marco para que los sistemas que ya están homologados y certificados por los fabricantes puedan comercializarse también en nuestro país. Se trata, en síntesis, de permitir la circulación de vehículos con distintos grados de autonomía y que, para garantizar una mínima trazabilidad, los sistemas automatizados (que equipen los vehículos) queden registrados por la DGT.

[29]

Adecuar las infraestructuras para hacer posible la implementación efectiva de la tecnología relativa a la conectividad y automatización de los vehículos: “... *debemos aspirar a ser una referencia también en lo que tiene que ver con el vehículo automatizado.*”

[29]

VEHÍCULO ELÉCTRICO

PROPUESTA

PROPONENTE

“*Si queremos fomentar la movilidad eléctrica, hacen falta infraestructuras de carga eléctrica. Los planes de ayuda de la Unión Europea son una oportunidad para dar un fuerte impulso a esas nuevas infraestructuras.*”

[24]

“...*Crear un plan coordinado de establecimiento de puntos de suministro de combustibles menos contaminantes de acceso público. A nuestro juicio, se debería incrementar la infraestructura de recarga pública, especialmente en las rutas de reparto, para vehículos eléctricos y estaciones de suministro de gas natural, de forma que sean accesibles para los distintos operadores.*”

[26]

“*Soy muy consciente de que nos hace falta interoperabilidad y que debería existir una única aplicación que funcionara para todos (los diferentes puntos de recarga). No es así, es cierto. Hay razones estratégicas en las empresas por tratar de aparecer como el líder y eso evita que se produzca la interoperabilidad...*”

[27]

“...*Montar un punto de carga, además de ser una máquina de perder dinero ahora mismo, tiene tal cantidad de trámites locales, nacionales y autonómicos que hasta el día en el que por fin tengamos, como hemos pedido desde la asociación y desde otras, una ventanilla única... va a ser difícil que la infraestructura progrese de una manera más rápida.*”

[27]

Es necesario renovar el parque de vehículos optando por favorecer la adquisición de vehículos eléctricos, dado que, independiente de otras consideraciones (medioambientales, etc.) los costes para el usuario derivados de la operación general del vehículo son sensiblemente menores respecto al vehículo tradicional.

[27]

“*En España hay una mina de litio que no se abre y que podría facilitar extraordinariamente el montaje de una fábrica de baterías en Extremadura.*”, “...*esa fábrica es esencial porque cubriría un porcentaje muy importante de todas las necesidades de litio de las baterías de coches que se fabrican en Europa.*”, “*Hay otra posible mina en Ciudad Real, que es de tierras raras...*”, “*Las tierras raras permiten que los motores (eléctricos) sean mucho más eficaces.*”

[27]

“*Nuestra industria electrotécnica es de primer nivel.*”, “*Tenemos una industria electromotriz con una capacidad tremenda para ser líderes reales de infraestructura.*”, “*Hay mucha otra industria que a lo mejor lo que se podría hacer es ponerla de acuerdo con la automoción para convertirnos en líderes mundiales de la fabricación de puntos*

[27]

de recarga.” ” No podemos conseguir que los Tier 2 y Tier 3, que están fabricando tornillos...o que están templando engranajes, que ahora van a hacer mucha menos falta, sobrevivan si no cambian.”, “Son necesarios planes de formación, es necesario adecuar a la gente y es necesario abrir todos esos campos.”

Debemos aspirar a que el vehículo electrificado sea un vehículo de todo uso: no un segundo o tercer vehículo. Y para ello, tenemos un claro déficit de infraestructura de recarga: “... el 84% de los puntos de recarga en España a día de hoy son de baja potencia, de menos de 22 kilovatios. Eso significa que una persona... que vaya a un punto de acceso público tendría que estar cargando más de tres horas mínimo para tener un 80% de la carga de su vehículo.”

[29]

Por tanto, se necesita un mayor despliegue de puntos de recarga, de acceso público: en cantidad, calidad y capilaridad, suficientes a lo largo de todo el territorio nacional. Debemos tener un mapa aspiracional de infraestructura de recarga de acceso público, calendarizado por año, por CC.AA, por provincias y por principales vías.

INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

PROPUESTA

PROPONENTE

Se estima que la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) evita al año 17.700 accidentes de tráfico, cerca de 12.000 heridos y, lo más importante, evita 133 víctimas mortales y 406 personas fallecidas por emisiones contaminantes. No en vano, el porcentaje de vehículos involucrados en siniestros con personas fallecidas o heridos que tenían la ITV caducada llegaba al 10% en los turismos, al 12% en las motocicletas, y en el caso de furgonetas y de camiones (de menos de 3.500 kg) esta cifra alcanzaba el 15%. Puede inferirse, por tanto, que los vehículos que no realizan la ITV son los que se encuentran (circulando) en peor estado y que, subsecuentemente, más riesgo suponen para la seguridad vial y el medio ambiente. De ahí que la ITV se convierta en herramienta, claramente establecida e implantada, de la Administración para asegurar que los vehículos que los vehículos que circulan lo hacen en las condiciones de seguridad (vial y medioambiental) exigibles.

[30]

Dado que la evolución técnica de los vehículos y la obligatoriedad de los equipamientos de seguridad activa, pasiva y terciaria establecidos por la General Safety Regulation, así como los desarrollos en materia de vehículo autónomo y conectado, son factores esenciales en la reducción de la siniestralidad vial, resulta necesario facilitar la comprobación de estos sistemas en las ITV periódicas. Para ello, es imprescindible: (a) adaptar a los procedimientos de inspección habituales los métodos para llevar a cabo la verificación de dichos sistemas de seguridad y de conectividad; y (b) facilitar el acceso (a las empresas proveedoras del servicio de ITV) a la información de los sistemas (de seguridad y de conectividad) facilitada por los fabricantes y exigida para la homologación de los vehículos; para ello, dicha información deberá estar (como sucede, por ejemplo, con los datos de homologación de los vehículos) en una plataforma única y común de la Administración.

[30]

Para poner el foco en asegurar y comprobar que todo el parque circulante español ha superado los controles de seguridad (ITV) establecidos por la Administración, se propone: (a) incorporar a la formación de conductores y a la educación vial contenidos que evidencien el valor real de la ITV como instrumento para salvar vidas y proteger el medio ambiente; (b) incrementar las campañas informativas y de concienciación sobre el valor de la ITV como herramienta de lucha contra la siniestralidad vial y para reducir la contaminación; (c) establecer, a las compañías de seguros, la obligatoriedad de comprobar la vigencia de la ITV en la contratación, renovación y subrogación de pólizas de seguro de responsabilidad civil de vehículos; (d) incrementar la cuantía de la sanción administrativa actual, así como incluir en dicha sanción la supresión parcial de puntos

[30]

del carné de conducir, por no tener en vigor la ITV; (e) informar, aprovechando que los datos de las ITV se vuelcan diariamente al Registro General de Vehículos de la DGT, a los titulares de aquellos vehículos que no han realizado la ITV en fecha de su obligación de hacerlo; y, si pasado el plazo concedido por la Administración para revertir dicha situación no se ha satisfecho esta obligación, imponer una sanción administrativa; y (f) incrementar las campañas de control (aleatorias) de vehículos con relación a la vigencia de la ITV; (g) adaptar a los procedimientos de inspección habituales los métodos para llevar a cabo la verificación los sistemas de seguridad (activa, pasiva y terciaria) y de conectividad que equipen los vehículos; (h) facilitar el acceso (a las empresas proveedoras del servicio de ITV) a la información de los sistemas (de seguridad y de conectividad) facilitada por los fabricantes y exigida para la homologación de los vehículos; para ello, dicha información deberá estar (accesible) en una plataforma única y común de la Administración.

ANEXO VI

CUMPLIMIENTO DE LA NORMA

| REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|------------|--|
| [1] | Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja. Vicepresidente de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por |
| [2] | Accidente de Tráfico (STOP ACCIDENTES). D. Antonio Muñoz González. Directora de la Asociación Prevención de |
| [4] | Accidentes de Tráfico (P(A)T). Dña. Yolanda Doménech Moral. Presidente del Real Automóvil Club de |
| [5] | España (RACE). D. Carmelo Sanz de Barros. Responsable de contenidos de la |
| [6] | Plataforma PONLE FRENO. D. Javier Olave Gabarra Presidente de Honor de la Fundación para |
| [7] | la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González. Profesor de Universidad del País Vasco |
| [8] | (PV). D. Aitor Aritzeta Galán. Profesor de la Universidad de Alcalá |
| [9] | (UAH). D. Emiliano Moreno López. Experto en Vehículos de Movilidad |
| [10] | Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza. Coordinadora General de la Coordinadora |
| [11] | en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). Dña. Laura Vergara Román. Portavoz de la Mesa Española de la |
| [12] | Bicicleta. D. Alfonso Treviño Fernández. Vicepresidenta de la Plataforma Motera |
| [13] | para la Seguridad Vial. Dña. M ^a José Alonso de Arriba. Secretario General de la Asociación |
| [14] | Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR). D. José María Riaño Sebastián. |

REFERENCIA**COMPARECIENTE**

- [15] Presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS).
D. Rafael Barbadillo López.
- [16] Presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER).
D. Julio Villaescusa Izquierdo.
Representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM).
- [17] D. Miguel Pereira García.
Fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial.
- [19] D. Bartolomé Vargas Cabrera.
Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre.
- [23] D. Jesús Monclús González.
Director General de la Fundación AXA.
- [24] D. Josep Alfonso Caro
Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI).
- [25] D. Antonio Lucas García.
Presidente de UNO Logística.
- [26] D. Francisco Aranda Manzano

CUMPLIMIENTO DE LA NORMA

REFORMAS NORMATIVAS: ÍNDOLE GENERAL

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|---|------------|
| Considerar la incorporación al sistema penal, dentro de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, de determinados homicidios llevados a cabo en el ámbito vial. | [2] |
| Propone rectificar la Reforma Penal de 2015 dado que " <i>aún quedan demasiados siniestros fuera del ámbito penal</i> " | [4] |
| " <i>Se debe reconocer normativamente el papel de las compañías gestoras de asistencia e incorporar en nuestra legislación una multitud de servicios que proporcionan</i> " | [5] |
| Sugiere que la recompensa a los buenos comportamientos figure dentro de la ley marco de seguridad vial mediante la creación de estímulos fiscales a través de iniciativas públicas o público-privadas. | [9] |
| Considera esencial la promulgación de una ley integral de seguridad vial | [9] |
| Incorporar en la regulación la obligatoriedad del casco para todos los usuarios de VMP y bicicletas, tanto en tramos urbanos como interurbanos y no solo hasta los dieciséis años, así como del chaleco reflectante, independientemente del momento del día y las condiciones climatológicas. | [10];[24] |
| Redactar " <i>una nueva Ley de planta de seguridad vial que se coordine con la Ley de movilidad sostenible que quiere hacer el Ministerio de Transportes</i> " | [12] |
| Reformar el Código Penal en lo referente al tratamiento de la gravedad de las imprudencias, En particular, eliminar la frase " <i>...apreciada ésta por el Juez o Tribunal.</i> " del artículo 142,2. | [12] |
| Actualmente, es frecuente que la infracción grave a una norma según la Ley de Seguridad Vial se tramite solo con el atestado y la mera apreciación del juez o tribunal, sin participación de forense y se califique como imprudencia menos grave, con independencia de la gravedad de las lesiones. | [12] |
| Tipificar, bien en la Ley de Seguridad Ciudadana o en la Ley de Seguridad Vial, como infracción el empleo de <i>apps</i> que informan al conductor donde están los controles de alcohol y drogas, dificultando las tareas preventivas (esenciales para la seguridad vial) realizadas por las policías de tráfico. | [19] |
| Con referencia al delito contemplado en el artículo 385.2 del Código Penal (... generar riesgos para la circulación no restableciendo la seguridad de la vía cuando hay obligación de hacerlo ...): impulsar, desde la fiscalía (dando la necesaria respuesta penal, por tanto), la aplicación de esta medida con el fin de que se tome en consideración por parte de todos (administraciones responsables de las carreteras y los ciudadanos) la importancia, para la seguridad vial, de contar con unas vías públicas en buen estado. | [19] |
| Avanzar en la sustitución de las penas alternativas; por ejemplo, con relación a la utilización de los sistemas " <i>alcolock</i> ". | [23] |
| Para reducir los accidentes de tráfico provocados por distracciones: considerar, quizás, la conveniencia de prohibir el uso del teléfono también en " <i>manos libres</i> " mientras se conduce. | [23] |

REFORMAS NORMATIVAS: PERMISO DE CONDUCIR

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|--|------------|
| Disminuir, de acuerdo con las recomendaciones europeas, el período de cinco años para la renovación del permiso de conducir en personas mayores. | [1] |
| Propone la realización de una formación teórica junto con la renovación del permiso. | [2] |
| Eliminar la posibilidad de conducir motocicletas de hasta 125 cm ³ con el permiso tipo B. | [13] |
| Impedir que se pueda acceder a la parte teórica del examen para la obtención del permiso sin haber realizado formación de forma presencial. | [13] |
| Reducir la edad de inicio de la " <i>conducción acompañada</i> ": " <i>Si empezamos a trabajar ahora, ya podemos empezar a poner fecha de caducidad a este tipo de medidas que han sonado en los últimos años.</i> " | [25] |

REFORMAS NORMATIVAS: TASAS DE ALCOHOL**PROPUESTA****PROPONENTE**

Proponen la utilización de detectores de alcoholemia en todos los usuarios y no solo en aquellas personas reincidentes por consumo de alcohol. [2]

Bajar los límites de alcohol en sangre, especialmente para los conductores profesionales: *"que los conductores profesionales tengan tolerancia con respecto al alcohol"*. Exigir una tasa de alcohol en sangre 0,0. [15]

REFORMAS NORMATIVAS: CONDUCTORES NOVELES Y JÓVENES**PROPUESTA****PROPONENTE**

Considerar los aspectos de rehabilitación dentro del Ley del Menor, donde actualmente, no se contempla el internamiento del menor en centros especializados y se borran sus antecedentes al llegar a la mayoría de edad. [2]

Volver a incluir en la regulación limitaciones a los jóvenes, como, por ejemplo, menores tasas de alcoholemia porque *"...al joven, al tener menos troquelados los movimientos motrices -porque tiene poca experiencia- el alcohol le afecta más..."* [7]

Sugiere los ejemplos austriaco y alemán, donde, en el segundo o tercer año de carnet, se obliga a pasar un curso de actitudes.

Considera adecuada la identificación de los conductores noveles de motocicleta con la placa V13 (señal "L"). [14]

REFORMAS NORMATIVAS: EMPRESAS DEL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA**PROPUESTA****PROPONENTE**

Tal y como ya se recoge en el Proyecto de Ley (de 26 de marzo de 2021) de reforma de la LSV (RD-Legislativo 6/2015, de 30 de octubre): *"conocer el saldo de puntos de los conductores profesionales"*. [15]

Que la DGT, o la empresa, tengan conocimiento de si la Seguridad Social detecta alguna patología por la cual el conductor (de autobús) queda inhabilitado para conducir. [15]

En el transporte de mercancías por carretera, cuando se trata de larga distancia: prohibición legal de que el transportista se ocupe de la carga y de la descarga. Para ello, empleando el "derecho comparable", bastaría con copiar la regulación francesa, al respecto. [16]; [17]

Es necesario cubrir el vacío legal existente con relación a cómo deben ir los niños menores de tres años en un autocar dedicado al transporte escolar. [25]

Modificar la normativa vigente con el fin de que todos los niños que viajen en VTC o en taxi, tanto en desplazamientos urbanos como interurbanos, lo hagan utilizando un sistema de retención infantil acorde con su edad y estatura. Recordemos que en la actualidad la norma solo habla de taxi, permitiendo que un menor de 1,35 metros de estatura no lleve un sistema de retención infantil en áreas urbanas. [25]

Considera necesario *"...desarrollar normativas y ordenanzas supramunicipales de carácter armonizado."*, dado que *"Un mismo vehículo puede ser utilizado en rutas que afectan a varios municipios, pero se ve afectado por distintas normativas y restricciones de horarios."* *"Además, se reduciría el número de vehículos, ya que no se tendrían que segregar rutas según los condicionantes de cada municipio."* [26]

REFORMAS NORMATIVAS: VELOCIDAD

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|---|------------|
| Con el fin de incrementar la competitividad del sector, así como reforzar la captación de la demanda, elevar en 10 Km/h (de 100 a 110 Km/h) la velocidad máxima autorizada para los autobuses en autopistas y autovías. | [15] |

REFORMAS NORMATIVAS: PERMISO POR PUNTOS

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|--|------------|
| Necesario revisar y actualizar el permiso por puntos, tanto el contenido de los cursos como el catálogo de infracciones que restan puntos. | [7] |
| Ajustar el sistema de puntos " <i>con un sistema de refuerzo positivo que fomenta el aprendizaje en la conducción, que pudiera contribuir a la autogestión y a la responsabilidad de los actos y consecuencias de la conducción...</i> " | [8] |

SUPERVISIÓN POLICIAL

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|--|------------|
| Mejorar la detección., diagnóstico e intervención en relación con el elevado número de reincidentes (personas con dependencia de sustancias, con trastornos de personalidad moderados, sociópatas...) por consumo de alcohol y drogas. Abordar el problema de forma integral. | [7];[23] |
| Incrementar el control del uso del casco, especialmente en zonas urbanas. | [7] |
| Actuar sobre la falta de uso de los sistemas de retención infantil y el cinturón de seguridad dado que " <i>como mínimo, podrían evitar el 50% de los muertos en accidentes de tráfico</i> " y existe un porcentaje de personas que todavía no los usan. | [7] |
| Considera como " <i>absolutamente insuficientes</i> " el número de efectivos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (" <i>9100 guardias civiles de tráfico para 37 millones de vehículos y 150.000 kilómetros de carreteras</i> ") | [7] |
| Incrementar el número de radares en las carreteras y hacerlos visibles mediante elementos de señalización. Aunque la percepción generalizada es de que existe un número elevado de los mismos, " <i>...en España hay un radar por cada 30.000 habitantes, cuando la media europea es de uno por cada 6.000</i> " | [7];[10] |
| Incrementar el control del uso de drogas, factor de riesgo creciente. | [10] |

REFUERZO DE LA NORMATIVA, DE SU CUMPLIMIENTO Y DE SU APLICACIÓN

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|--|------------|
| Endurecer las sanciones para reforzar el cumplimiento de las normas. | [2] |
| Deberían existir juzgados especializados en seguridad vial e incrementar la presencia de asociaciones de víctimas en las escuelas de formación de jueces, de manera análoga a lo que ya ocurre en las escuelas de formación organizadas por la DGT y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. | [2] |
| Cree necesario la agilización de la carga de trabajo de los juzgados en relación con los delitos de seguridad vial. Principalmente, diferenciando los actos de " <i>violencia vial</i> " de las faltas de disciplina vial con diferentes tipos y grados de penalización. | [6] |
| Endurecer las sanciones por incumplimiento de normas que afecten a peatones o usuarios de bicicletas. | [11] |
| Utilizar un principio de proporcionalidad en las sanciones en función del tipo de vehículo involucrado y del daño ejercido. | [11] |
| Incidir en el valor de la información que debe acompañar la adopción de nuevas medidas con el fin de aumentar la percepción de la importancia de la seguridad vial y por ende, el respeto a las normas. | [14] |
| Con el fin de conectar el estado del vehículo con la reeducación (del conductor) en el ámbito penal: ampliar la regla contenida en el artículo 518 del Código Penal para que las tecnologías (que incorpora el vehículo) sea un elemento de recuperación y de reeducación del conductor. Es decir: " <i>introducir como regla de conducta, para evitar los</i> | [19] |

ingresos en prisión, las tecnologías de la conducción en las que trabaja y a las que tiende toda Europa."

INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES: ATESTADOS

PROPUESTA

PROPONENTE

Dotar a las fuerzas de seguridad de la formación y herramientas necesarias para poder realizar las investigaciones de forma correcta.

[4]

ANEXO VII

SEGURIDAD VIAL LABORAL. FURGONETAS

| REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|------------|---|
| [7] | Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González. |
| [10] | Experto en Vehículos de Movilidad Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza. |
| [11] | Coordinadora General de la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). Dña. Laura Vergara Román. |
| [15] | Presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS). D. Rafael Barbadillo López. |
| [17] | Representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM). D. Miguel Pereira García. |
| [20] | Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). D. Enrique Lorca Sánchez. |
| [23] | Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González. |
| [32] | Director de Relaciones Institucionales de la Academia del Transportista. D. Francisco Paz Fuentes. |

SEGURIDAD VIAL LABORAL. FURGONETAS

SEGURIDAD VIAL LABORAL

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|--|--------------------|
| Fomentar e implantar una mayor cultura de prevención de accidentes de tráfico en las empresas a través de una mayor información e incentivos. En este sentido, implementar de manera efectiva la formación vial continua dentro del ámbito laboral, promocionar la implantación de la norma ISO 39001 “Sistema de gestión de la seguridad vial”, y dedicar a las pymes, micropymes y autónomos un programa específico. | [7];[10];[20];[23] |
| Recuperar las medidas de promoción de la seguridad vial laboral para fomentar la realización de verdaderos planes de seguridad vial laboral en las empresas, no simples planes de transporte, mediante la creación de ayudas adicionales a las simples bonificaciones en las cuotas de la seguridad social. | [10];[23] |
| Potenciar la figura ya existente de los itinerarios seguros de desplazamiento a las empresas. | [10] |
| Generalizar el uso de planes de desplazamiento al trabajo y a los centros de actividad. | [11] |
| Desarrollar el marco legal adecuado que permita realizar controles aleatorios de alcohol y drogas en las empresas, para detectar (a priori y, por tanto, de forma preventiva) si algún conductor (de autobús) da positivo en cualquiera de dichos controles. Los citados controles, por su parte, habrán de realizarse con todas las garantías de confidencialidad y de protección de datos para el profesional. Esta propuesta se realiza también, de manera específica, por parte del representante de CETM. | [15]; [17];[23] |
| Realizar controles médicos anuales (llevados a cabo por una entidad acreditada, independiente: por ejemplo, los comités profesionales), a los conductores de autobús, que contengan además de tests de alcohol y drogas, pruebas psicológicas: a semejanza del procedimiento seguido para los pilotos de aerolíneas. Esta propuesta se realiza también, de manera específica, por parte del representante de CETM. | [15];[17] |
| Dotar a las empresas del sector del transporte de mercancías por carretera de la seguridad jurídica necesaria que las habilite para realizar tests de alcohol y de drogas a sus conductores. O, al menos, pactar a nivel nacional (en el marco de la negociación colectiva) un protocolo de actuación para cuando se detecten, por parte de la empresa, casos de consumo de alcohol o drogas por parte de los conductores. | [17] |
| El entorno de la seguridad vial laboral se conforma como el marco más idóneo para implementar, de manera efectiva, la formación vial continua. | [23] |

FURGONETAS

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|---|------------|
| Llama la atención sobre el hecho de que, desde la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (donde se ha creado un grupo sobre seguridad vial laboral) se van a realizar campañas de concienciación y de sensibilización para el transporte en furgoneta: <i>"Nos parece que tenemos que profundizar sobre ello ... y quizás no tenemos esa formación específica que sí recibimos los transportistas de vehículos pesados en materia de seguridad vial mediante el CAP ni hay limitación de la actividad mediante el tacógrafo o el limitador de velocidad, etc."</i> | [17] |
| Resulta necesario arbitrar el transporte de última milla, que ya lo es prácticamente del último metro, y para conseguirlo, hay muchas soluciones posibles. | [32] |

ANEXO VIII

CONDUCTORES REINCIDENTES Y APTITUDES PSICOFÍSICAS

| REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|------------|--|
| [1] | Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja. Vicepresidente de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por |
| [2] | Accidente de Tráfico (STOP ACCIDENTES). D. Antonio Muñoz González. Responsable de contenidos de la |
| [6] | Plataforma PONLE FRENO. D. Javier Olave Gabarra Presidente de Honor de la Fundación para |
| [7] | la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González. Profesor de Universidad del País Vasco |
| [8] | (PV). D. Aitor Aritzeta Galán. Fiscal de sala Coordinador de Seguridad |
| [19] | Vial. D. Bartolomé Vargas Cabrera. Director de Prevención y Seguridad Vial |
| [23] | de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González. Presidente de Alianza Española por la |
| [25] | Seguridad Vial Infantil (AESVI). D. Antonio Lucas García. Presidente de UNO Logística. |
| [26] | D. Francisco Aranda Manzano |

CONDUCTORES REINCIDENTES Y APTITUDES PSICOFÍSICAS

CONDUCTORES REINCIDENTES

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|--|------------|
| Mejorar la legislación en relación con las personas reincidentes para lograr una rehabilitación más efectiva. | [2] |
| Considerar la adopción de una formación específica del programa de recuperación de puntos para reincidentes, en sus tres grandes grupos, personas con problemas de alcohol, de drogas y con psicopatologías) | [7] |

APTITUDES PSICOFÍSICAS DE LOS CONDUCTORES

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|---|------------|
| Incorporar, como parte del proceso del preceptivo reconocimiento médico, la aportación de certificados médicos procedentes de la sanidad pública con información sobre las afecciones y patologías de la persona | [1] |
| Falta de condiciones psicofísicas. Llevar a cabo las reformas normativas necesarias para garantizar que los médicos puedan informar, al menos, a la DGT y también a la Seguridad Social de las incapacidades laborales de los conductores profesionales. | [19] |
| Definir un nuevo marco para el seguimiento sistemático y efectivo de las aptitudes psicofísicas de los “conductores mayores”. | [23] |
| En el caso de los conductores mayores (tercera edad), opina que no debe haber un límite de edad para disponer del permiso de conducir correspondiente; sin embargo, sí considera necesario el reconocimiento médico anual para poder detectar el estado tanto de los vehículos como de los conductores: <i>“nosotros no pensamos que haya que limitar por la edad, sino por la capacidad que tienen los propios conductores.”</i> | [25] |
| <i>“..vemos necesario en el área de las carreteras, de la larga distancia, que los conductores profesionales se sometan a un reconocimiento médico anual con el objetivo de que puedan asegurarse que se encuentran en las condiciones adecuadas para desarrollar su profesión.”</i> | [26] |
| <i>“...creemos conveniente que las empresas podamos someter a nuestros profesionales a controles aleatorios (de alcohol y drogas) y que puedan introducir también el “alcolock”.</i> | [26] |

CENTROS DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES (CRC)

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|---|------------|
| Propone que tanto los reconocimientos como los centros homologados para hacerlos pasen a depender del ministerio de Sanidad para evitar el problema actual relacionado con la transmisión de datos LOPD entre la DGT y dicho organismo. | [2] |
| Según sus estudios, existen deficiencias en los centros donde se expiden los certificados médicos de aptitud, tanto en relación con la presencia suficiente de profesionales como en la existencia de praxis negligente. | [6];[7] |
| Cambiar la dependencia administrativa de los centros de reconocimiento, a la vez de la DGT y del M° de Sanidad, causante a su juicio de que <i>“casi no existan inspecciones”</i> . | [7] |
| Mejorar la formación requerida a los profesionales. | [7] |
| Actualizar el sistema médico de evaluación de las habilidades de conducción y adaptarlo a las diferentes edades con sus diferentes capacidades. | [8] |

ANEXO IX

MOTOCICLETAS Y MOTORISTAS

| REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|------------|--|
| [5] | Presidente del Real Automóvil Club de España (RACE). D. Carmelo Sanz de Barros. |
| [13] | Vicepresidenta de la Plataforma Motera para la Seguridad Vial. Dña. M ^a José Alonso de Arriba. |
| [14] | Secretario General de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR). D. José María Riaño Sebastián. |
| [23] | Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González. |

MOTOCICLETAS Y MOTORISTAS

MOTOCICLETAS Y MOTORISTAS

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|---|------------|
| <i>"Fomentar de alguna manera que se empiece a hacer uso de estas nuevas tecnologías ("airbag para motoristas") para salvar vidas que ya están contrastadas. En el momento en que empecemos a incentivar su uso y fabriquemos más, bajará el precio y llegaremos a unos costes más acomodados."</i> | [5] |
| Reducir el IVA aplicado al equipamiento de seguridad con el fin de incentivar la compra de material homologado fabricado en Europa. | [13] |
| Incorporar el chaleco <i>airbag</i> dentro del equipamiento obligatorio en las autoescuelas para la realización del examen de obtención del permiso de conducción. | [13] |
| Dedicar capítulos específicos a la moto dentro de las políticas integradoras de la movilidad, por su elevada presencia y singularidad. | [14] |
| Considerar la actividad del mototurismo como modo de ocio que contribuye al desarrollo del turismo en la España vaciada. | [14] |
| Mejorar la formación de los futuros conductores con relación a conducción en curvas, así como en intersecciones. | [23] |
| Mejorar el uso de los sistemas de protección del motorista; en particular, los relativos a la protección del tórax. | [23] |
| Facilitar la incorporación de tecnologías (de seguridad vial) avanzadas en este tipo de vehículos. | [23] |

ANEXO X

BICICLETAS Y CICLISTAS

| REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|------------|--|
| [1] | Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja. |
| [10] | Experto en Vehículos de Movilidad Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza. |
| [11] | Coordinadora General de la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). Dña. Laura Vergara Román. |
| [12] | Portavoz de la Mesa Española de la Bicicleta. D. Alfonso Treviño Fernández. |
| [20] | Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). D. Enrique Lorca Sánchez. |
| [23] | Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González. |
| [25] | Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI). D. Antonio Lucas García. |
| [28] | Presidente del Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte (ITS, España). D. Sebastián de la Rica Castedo. |

BICICLETAS Y CICLISTAS

BICICLETAS Y CICLISTAS

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|---|------------|
| Fomentar el uso del casco y de prendas de alta visibilidad. | [1];[23] |
| Considerar un registro o matriculación de las bicicletas y otros VMP como medio de mejora de la información necesaria para conocer la magnitud del parque existente, así como para la realización de estudios de siniestralidad de estos vehículos. | [10] |
| Propone la creación de un registro de bicicletas que ayude a prevenir el robo y permita la recuperación de bicicletas robadas. | [11] |
| Considera favorablemente cualquier medida para la ayuda a la compra de bicicletas | [11] |
| Necesario disponer de equipos técnicos en las distintas AAPP para la implementación de políticas y el desarrollo de proyectos a nivel técnico con los distintos colectivos del sector, dado que " <i>...la mayoría de las administraciones públicas quiere hacer proyectos ciclistas, pero no ha creado equipos técnicos...</i> " | [11] |
| Habilitar infraestructuras seguras para la bicicleta: " <i>Pon buenos carriles bici y los ciclistas llegarán...</i> " | [23] |
| Homogeneizar las distintas regulaciones municipales que existen en relación con la bicicleta. " <i>...una ordenanza tipo .../...para que cada ayuntamiento no tenga una norma distinta...</i> " | [12] |
| Creación de una " <i>oficina estatal de la bicicleta.../...con claro impulso político,.../...un organismo dependiente del Ministerio de Transportes que coordinara al resto de los poderes que tienen competencias...</i> " | [12] |
| Incentivar la inclusión de coberturas a los desplazamientos en bicicleta en las pólizas de seguros de hogar en lugar de obligar a la contratación de seguros específicos. | [12] |
| Tanto en el ámbito urbano como interurbano, a semejanza de otros países de nuestro entorno, actualizar el catálogo y la población de señales relativas a la bicicleta. | [12] |
| Exigir una formación específica, e intensiva (alrededor de cuatro horas), que permita a los usuarios de bicicletas disponer de las nociones imprescindibles (sobre normas de circulación, de seguridad vial, etc.) integrarse de forma segura en el flujo de tráfico urbano e interurbano. | [20] |
| Hacer obligatorio el uso del casco: " <i>Pensamos que los aspectos como que se desincentiva el uso de la bicicleta por el casco, con una buena promoción se puede solucionar.</i> " | [23] |
| Hacer obligatorio el uso del casco: " <i>... al tener esa referencia de los mayores... Un padre puede ir sin casco, el niño va sin casco y queremos trabajar ese ejemplo, cuando, en materia de seguridad vial, el casco está demostrado que es eficaz para reducir lesiones.</i> " | [25] |
| Con el fin de reforzar la seguridad vial de los ciclistas, tanto en el ámbito urbano como interurbano, lo recomendable es segregar calzadas, preferentemente por medio de una separación física y no con una marca vial: " <i>... habría que tratar de que el ciclista no circulase por la carretera ...</i> " | [28] |

ANEXO XI

VÍCTIMAS Y ATENCIÓN POSTACCIDENTE

| REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|------------|--|
| [1] | Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja. Vicepresidente de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por |
| [2] | Accidente de Tráfico (STOP ACCIDENTES). D. Antonio Muñoz González. Director de la Fundación A Víctimas de |
| [3] | Tráfico. D. Domingo García-Fernández Caro. Directora de la Asociación Prevención de |
| [4] | Accidentes de Tráfico (P(A)T). Dña. Yolanda Doménech Moral. Presidente de Honor de la Fundación para |
| [7] | la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González. Profesor de Universidad del País Vasco |
| [8] | (PV). D. Aitor Aritzeta Galán. Fiscal de sala Coordinador de Seguridad |
| [19] | Vial. D. Bartolomé Vargas Cabrera. Director de Prevención y Seguridad Vial |
| [23] | de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González. |

VÍCTIMAS Y ATENCIÓN POSTACCIDENTE VÍCTIMAS

PROPUESTA

PROPONENTE

| | |
|---|------|
| Ampliar el seguimiento a las víctimas y sus familiares a lo largo del tiempo ampliando las coberturas de los seguros para que contemplen las secuelas no inmediatas de los siniestros viales. | [2] |
| Proponen la creación de una Secretaría de Estado de Víctimas de Violencia donde se incluya a las víctimas de violencia vial. | [2] |
| Difundir la existencia de organizaciones no públicas de atención a las víctimas en las consejerías de Sanidad y Servicios Sociales con el fin de incrementar su colaboración y su presencia, desarrollando una actividad complementaria a la de los servicios públicos. | [3] |
| <i>"Existimos porque el apoyo emocional a las familias no es un servicio ofrecido por el sistema de salud y tampoco está cubierto por las compañías de seguros,"</i> | |
| Crear una red integral de atención a las víctimas. | [3] |
| Realizar labores de seguimiento para el control de posibles secuelas y ofrecer atención psicológica profesional en caso necesario. | [4] |
| Incrementar el período de tiempo actual dedicado al tratamiento psicológico de familiares directos de víctimas mortales así como extenderlo a un colectivo más amplio. | [4] |
| Potenciar la integración de las víctimas en la sociedad mediante la mejora de la accesibilidad en las ciudades y el fomento de valores. | [4] |
| Considera no homogénea la atención a las víctimas dentro del territorio nacional; <i>"la posibilidad.../...de morir si ha tenido un accidente de tráfico en las zonas más despobladas es inmensamente mayor por la atención a la víctima."</i> | [7] |
| Incluir en la atención a los familiares de las víctimas dado que, en algunos casos, tienen que superar procesos graves de estrés post-traumático | [8] |
| Derechos morales de las víctimas. Evitar que las víctimas de accidentes de tráfico continúen siendo invisibles, ya que <i>"... las tragedias derivadas de los accidentes no son números, sino personas."</i> Esta afirmación se explicita a través de: (a) el hecho de que (las víctimas), por lo general, no reciben, pese a los esfuerzos, la atención primaria (jurídica y moral) debida por parte de las instancias institucionales (dependencias judiciales, juzgados y oficinas de asistencia a las víctimas); y (b), como todas las víctimas, sufren la victimización judicial secundaria. Con el fin de contribuir a que (las víctimas) puedan salir del anonimato, en el Dictamen 1/2021 del fiscal de sala (consecuencia de la sentencia del Tribunal Supremo 420/2020) se manda a los fiscales que comuniquen a las víctimas del territorio que pueden ser oídas por el fiscal: que <i>"todas tienen ese (profundo) derecho (moral) de ser oído ..."</i> ; así mismo, en dicho dictamen se indica a las diferentes policías de tráfico del país que además de informar (a las víctimas) de sus derechos de información y de participación en el proceso, faciliten su plena participación en el mismo. | [19] |
| Derechos resarcitorios. En particular, que los económicamente vulnerables (para quienes la indemnización económica es muy relevante) puedan negociar en condiciones de igualdad con las compañías de seguros fuera del proceso penal; es decir, ofrecer seguridad jurídica a las víctimas así como a la negociación que entablan con las compañías aseguradoras y con los abogados. En este sentido, mediante un oficio del fiscal de sala dirigido a todas las policías de tráfico del país, se pretende evitar (como consecuencia de la despenalización de los juicios de faltas y con el cambio de conceptos de imprudencia leve por menos grave, consecuencias de la entrada en vigor de la Ley Orgánica 2/2019) <i>"que una maniobra idéntica sea generadora de atestados en un territorio y en otro no, que en un territorio haya un procedimiento penal en que las víctimas pueden obtener una reparación moral y económica y en otro no."</i> En este sentido, se está trabajando ya en romper la inercia referente a la praxis común de archivar (en caso de imprudencias graves cuando no hay una lesión muy grave o muy | [19] |

muy grave, la lesión no es tan grave, o un fallecimiento, o un delito de peligro previo) en los accidentes de atropello a ciclistas: "... los atestados se van a levantar y, además, los fiscales delegados van a hacer un esfuerzo con los fiscales de los juzgados."

Elaborar un protocolo con la Dirección General de Seguros, compañías aseguradoras, Consejo General de la Abogacía, víctimas de accidentes de tráfico y Consorcio de Compensación de Seguros para eliminar las malas praxis y consolidar las buenas; de esta forma, se complementaría *"el principio de centralidad de las víctimas, su desarrollo y la tutela que merecen."* [19]

Garantizar la estabilidad en las líneas de apoyo a las asociaciones de víctimas, mediante instrumentos de financiación innovadores; por ejemplo: siguiendo, entre otros, el ejemplo de los EE.UU y del Reino Unido, autorizar la personalización (voluntaria) de las matrículas de los vehículos y destinar el coste extra de las mismas a financiar dichas asociaciones. [23]

ATENCIÓN POSTACCIDENTE

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|--|-------------------|
| Disponer de un psicólogo de emergencias en los hospitales que permita contar con "una atención psicológica en los primeros momentos". | [1] |
| Invertir en formación de profesionales en primeros auxilios psicológicos y en comunicación de malas noticias y garantizar dicho servicio para las víctimas de siniestros graves. | [4] |
| En coordinación con la DGT, con las policías de tráfico, con los servicios sanitarios, con los bomberos y con los médicos, trabajar para conseguir (de acuerdo con el documento de la Unión Europea "Marco para la política europea en materia de seguridad vial", de 19 de junio de 2019) reducir de 25 a 15 minutos el tiempo entre el accidente y la llegada a los servicios médicos de urgencia. | [19] |
| Mejorar los registros de trauma a nivel estatal y reforzar la coordinación, a partir de isócronas, entre comunidades autónomas. | [23] |
| Mejorar el modelo actual de atención a las víctimas utilizando como base los principios básicos (de esta atención) recogidos en la "Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de tránsito", elaborada por la Federación Iberoamericana de Víctimas de la Violencia Vial en colaboración con la Fundación Mapfre y el Banco de Desarrollo de América Latina. | [23] |

Llama la atención sobre diversas situaciones irregulares relacionadas con las pólizas de seguros y su utilización por las víctimas de los siniestros:

No asunción de responsabilidad en cuanto al pago de las asistencia sanitaria o la puesta a disposición de los lesionados de un centro de rehabilitación en el caso de que el atestado no haya sido redactado o no esté clara la responsabilidad del siniestro.

Pago de indemnizaciones en una cantidad inferior a la estipulada por ley en virtud de pactos entre compañías. [3]

Ausencia de información clara de los derechos que asisten a las víctimas, como el del requisito básico de acudir a un centro hospitalario en las primeras setenta y dos horas.

Primar dentro de los llamados seguros *low cost*, las coberturas referidas al vehículo sobre las correspondientes a lesiones y asistencia sanitaria.

Mejorar la formación de los forenses encargados de la realización de los informes periciales para el cálculo de las indemnizaciones con el fin de "*lograr una imparcialidad y la protección de la parte más débil, que son las víctimas...*" [4]

ANEXO XII

OTROS

| REFERENCIA | COMPARECIENTE |
|------------|--|
| [1] | Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja. Vicepresidente de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por |
| [2] | Accidente de Tráfico (STOP ACCIDENTES). D. Antonio Muñoz González. Responsable de contenidos de la |
| [6] | Plataforma PONLE FRENO. D. Javier Olave Gabarra. Presidente de Honor de la Fundación para |
| [7] | la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González. Profesor de Universidad del País Vasco |
| [8] | (PV). D. Aitor Aritzeta Galán. Profesor de la Universidad de Alcalá |
| [9] | (UAH). D. Emiliano Moreno López. Experto en Vehículos de Movilidad |
| [10] | Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza. Secretario General de la Asociación |
| [14] | Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR). D. José María Riaño Sebastián. Presidente de la Confederación Española |
| [15] | de Transporte en Autobús (CONFEBUS). D. Rafael Barbadillo López. Presidente de la Federación Nacional de |
| [16] | Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER). D. Julio Villaescusa Izquierdo. Presidente de la Federación de |
| [21] | Autoescuelas de Cataluña (FAC). D. Raúl Viladrich i Castellanas. Representante de la Plataforma de |
| [22] | Autoescuelas Digitales (PAD). D. Miguel González Gallarza. |

REFERENCIA**COMPARECIENTE**

- [23] Director de Prevención y Seguridad Vial
de la Fundación Mapfre.
D. Jesús Monclús González.
- [25] Presidente de Alianza Española por la
Seguridad Vial Infantil (AESVI).
D. Antonio Lucas García.
- [32] Director de Relaciones Institucionales de
la Academia del Transportista.
D. Francisco Paz Fuentes.

OTROS

FINANCIACIÓN

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|---|------------|
| Habilitación en los PGE de fondos de apoyo al sector del transporte de pasajeros (urbano e interurbano), con el fin de garantizar la disponibilidad y la calidad del servicio que presta: <i>"Tenemos unas obligaciones de servicio público precisamente para garantizar la movilidad de las personas y de no habilitarse ... va a ser muy difícil poder garantizar la movilidad"</i> . | [15] |
| Aprovechando los Fondos de Recuperación Europea, habilitar una línea específica de apoyo al sector español de la seguridad vial y la movilidad segura, sana y sostenible. | [23] |

LICITACIONES

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|--|------------|
| Licitaciones equitativas y equilibradas. En las licitaciones de transporte de las líneas de autobús debería tenerse en cuenta no solo el precio; sino que, por encima del precio, debería primarse la sostenibilidad (desde el punto de vista social, medioambiental y económico), destacando siempre la seguridad (vial). | [15] |

USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|--|------------|
| Incrementar el número y la comodidad de los asientos reservados para personas de avanzada edad. | [8] |
| Empleando los Fondos de Recuperación y Resiliencia: aprovechar <i>"el 5G (para) desplegar un montón de aplicaciones ... para mejorar la experiencia del viajero: desde más información en los terminales móviles, sistemas de pago, ..."</i> | [15] |

PROPUESTAS SECTORIALES: TRANSPORTE POR CARRETERA

| PROPUESTA | PROPONENTE |
|--|------------|
| Actualizar el Mapa Concesional relativo al transporte en autobús. Muchas CC. AA. están haciendo su propio Mapa Concesional, al igual que el Ministerio de Transportes. De lo que se trataría es de integrarlos todos en una red propia, de tal forma que el transporte en autobús sea percibido como una única red; así, por ejemplo, un usuario podría sacar un único billete origen-destino (que incluya precio y tiempo de viaje...), sin preocuparse, caso de tener que hacer trasbordos, de si lo hace con una u otra compañía. | [15] |
| Reservar, en las vías de alta capacidad, un carril para el transporte público en punta tanto de entrada como de salida de las ciudades. | [15] |
| Con relación al transporte escolar, habida cuenta de la situación por la que atraviesa el sector, para el caso de las Pymes (en particular las de componente familiar): extender la vida útil del vehículo durante un curso o dos, y que no haya que hacer renovaciones. | [15] |
| Con respecto al transporte por carretera (FENADISMER), las normas que regulan la actividad del transporte por carretera van en sentido contrario a mejorar la seguridad vial, por: | |
| 1.- <i>"La no exigencia de formación alguna en el transporte de vehículos ligeros, mayoritariamente conformado por conductores autónomos que son titulares de vehículos y conductores del mismo vehículo de su propiedad.</i> | [16] |
| 2.- <i>"La eliminación del requisito de antigüedad máxima de los vehículos de transporte pesado y también de transporte ligero"</i> . | [16] |
| 3.- La problemática asociada a las labores de carga y descarga de las mercancías, a las que se ven obligados los transportistas (en los puntos de carga y de entrega); lo que redundaría en una mayor fatiga de éstos y, subsecuentemente, incide negativamente en la seguridad vial. Se trata de una realidad a la que todavía no ha hecho frente (mediante regulación) la Administración. | [16];[32] |
| En España, el conductor no solamente conduce sino que también es <i>mozo de almacén; lleva los equipos de manutención para cargarlos; tiene que hacer de ingeniero para realizar la actividad de la carga; usar el dinamómetro para saber cómo distribuir todo el peso en la superficie de carga del vehículo ...</i> | |

4.- El hecho de soportar las restricciones a la circulación (de camiones) durante los festivos y fines de semana que impiden a los transportistas llegar a sus domicilios, provocándoles estrés, desarraigo y soledad. [16]

GOBERNANZA DE LA SEGURIDAD VIAL

PROPUESTA

PROPONENTE

Dado el carácter transversal de la seguridad vial que afecta a varios ministerios, considera apropiada la existencia de un órgano de coordinación de todos los organismos implicados (Interior, Movilidad, Educación, Sanidad, Industria, etc.) [1]

Para combatir la siniestralidad vial, el cóctel siempre es el mismo: educación, formación, información, tecnología, vigilancia, control y sanción. [32]

Aboga por la existencia de una Secretaría de Estado de Movilidad que coordine la DGT con otros organismos y ministerios con competencias en el ámbito de la seguridad vial. [2]

Cree necesaria una visión holística de la seguridad vial, no sólo técnica, considerando a las personas y sus distintos comportamientos. [6]

Propone que la Comisión de Seguridad Vial tenga un carácter permanente legislativo "*por la importancia del tema, por su complejidad, por el impacto social.../...y, especialmente, por la urgencia de respuestas legislativas ágiles en un ámbito de cambios rápidos...*" [7]

Aboga por la necesaria existencia de un organismo coordinador de todas las actuaciones en esta materia a nivel estatal, dada "*...la condición transversal de la seguridad vial*". [7]

Propone el modelo de gobernanza de agencia estatal como organismo autónomo para la gestión centralizada de la seguridad vial más fácil y menos oneroso, a su juicio, de implantar que una Secretaría de Estado y de manera análoga a la realidad existente en países de desarrollo similar en la materia. [9]

Dicha agencia debería contar con un presupuesto asociado para la implantación de la estrategia definida con una gestión, transparente, eficaz y auditable.

Resalta que es fundamental disponer de "*...una estructura de gobierno adecuada que gestione eficaz y de forma holística el sistema de seguridad vial que se pretende implementar.*" [9]

Asimismo, afirma que se necesita una estrategia clara y definida para lograr los objetivos que se pretenden. Dicha estrategia debe tener un liderazgo claro del máximo nivel, en la Presidencia de Gobierno mediante un pacto de Estado por la Seguridad Vial y con la ayuda de una comisión multidisciplinar encargada de su redacción, fomentando la visión compartida del problema por encima de los enfoques individuales para construir sinergias e incrementar su eficacia. [9]

Dicha estrategia debe contar con un presupuesto asociado y unas líneas definidas para poder llegar a la consecución de objetivos. Dichos objetivos deben ser medibles, obtenidos mediante el desarrollo de iniciativas desde varias perspectivas correlacionadas con las previstas en el Sistema Seguro.

Debe existir un cuadro de mando con diferentes indicadores relacionados con los objetivos a conseguir que permita medir la eficacia de las iniciativas.

Llama la atención sobre el hecho de que, hasta la fecha, en su opinión, los análisis en seguridad vial son realizados desde el punto de vista fáctico proponiendo soluciones que atacan el síntoma y no la causa. Considera necesario, por tanto, la realización de análisis más profundos de la realidad de las causas, análisis reflexivos en relación con los patrones de conducta y su evolución con el fin de anticiparse a los posibles problemas y análisis generativos que permitan conocer los inductores de dichos patrones. [9]

Propone trabajar sobre la reducción de la tasa de accidentes mediante, por ejemplo, las actuaciones preventivas sobre los factores de riesgo y sobre la disminución de la gravedad de las lesiones. [9]

| | |
|--|-----------|
| En el mismo sentido, aboga por la incorporación de la potestad legislativa a la Comisión para la realización de una labor de auditoría de la acción de gobierno en esta materia y la vigilancia del necesario pacto de Estado. | [9] |
| Realizar un diagnóstico previo de la situación actual y determinar un número suficiente de indicadores para la medición de todos los objetivos planteados con el fin de poder llevar a cabo una adecuada implantación de la estrategia. | [10] |
| Creación de observatorios regionales de seguridad vial para favorecer una adecuada y capilar implantación de la estrategia de seguridad vial. | [10] |
| Considera necesario que la Comisión de Seguridad Vial tenga carácter legislativo | [14] |
| Se demanda, sin más dilación, que la DGT concluya eficazmente el necesario proceso de digitalización. En el futuro, mediante la implantación efectiva de un modelo (de gestión) más sostenible y eficiente (gracias a la digitalización de los procesos), el ciudadano deberá poder mantener una relación completamente electrónica con la DGT que le acompañe a lo largo de su vida como preconductores y como conductores. | [21];[22] |
| Digitalizar la relación “alumno – autoescuela – DGT” para que pueda digitalizarse la relación “ciudadano – DGT” con garantías de seguridad y de pedagogía. | [22] |
| Apartar la palabra accidente de tráfico de nuestro discurso, cambiándola por el mensaje de que <i>“las lesiones son accidentales, son evitables...”</i> Y, subsecuentemente, integrar el discurso de la seguridad vial en el correspondiente a una “movilidad segura, sana y sostenible”, como ya ha hecho la propia Unión Europea. | [23] |
| <i>“Dar un paso valiente hacia adelante y fijar el Objetivo Cero (de víctimas graves y mortales) para el año 2050.”</i> | [23] |
| Incluir la perspectiva de género en la seguridad vial: <i>“... tenemos una gran oportunidad para incorporar más talento y para mejorar en esa igualdad y perspectiva de género ...”</i> | [23] |
| Para reforzar la prevención de las lesiones, sería necesario consolidar un nuevo marco “normativo” de compromiso y de responsabilidad para mejorar sistemáticamente las carreteras y los vehículos, en todos sus aspectos: <i>“... el hecho de haber cumplido una norma o el hecho de no reconocer que la norma es mejorable o que se podía haber incluido una nueva medida de seguridad impide ... el avance en la prevención de lesiones.”</i> | [23] |
| Garantizar la coordinación de la estrategia española de seguridad vial con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como reforzar la cooperación internacional con la ONU, con la Unión Europea y, sobre todo, con Latinoamérica. | [23] |
| Integrar la futura estrategia de seguridad vial en el marco general de los Objetivos del Desarrollo Sostenible. En particular, con relación al Objetivo 17 relativo a la colaboración “público – privada”. | [23] |

LA NUEVA MODALIDAD DE TRANSPORTE

PROPUESTA

PROPONENTE

Con respecto al *delivery* y al *sharing*, resulta conveniente actuar en dos ámbitos diferentes: (1) formación y apoyo a la conducción segura de estos vehículos; y (2) gestión de flotas, mediante la utilización de nuevas tecnologías (en este sentido, las flotas que estén operando bajo una autorización administrativa, deberían informar sobre cómo están gestionando la seguridad vial de sus usuarios).

[23]

SEGURIDAD VIAL INFANTIL

PROPUESTA

PROPONENTE

Los niños requieren una protección especial: *“La protección de los niños y las niñas es un derecho jurídico recogido en diferentes documentos como la Convención de los Derechos del Niño de Naciones Unidas, nuestra Constitución ... la protección de los más pequeños ante los siniestros viales aparece en los ODS de Naciones Unidas, tanto en el 3.6 como en el 11.2, además habla específicamente de usuarios vulnerables ...”*

[25]

Llevar la seguridad vial de los niños a todos los modos de transporte por carretera:

vehículos privados (motocicletas y coches), autocares, taxis y VTC; en particular, con respecto a los “sistemas de retención y protección infantil” (tipos y modo de anclaje).

[25]

Desarrollar acciones específicas (eficaces y persistentes) para profundizar en la percepción que del riesgo de sufrir un accidente –consecuencia de determinadas conductas imprudentes al volante (distracciones, no llevar abrochado el cinturón de seguridad, velocidad, alcohol, etc.)- tienen los responsables de la seguridad vial del niño (muy especialmente los padres), y dar ejemplo a nuestros hijos.

[25]

Trabajar para dotar de la formación necesaria a los responsables de los puntos de venta de los equipos de retención y protección infantil, con el fin de proporcionar el asesoramiento adecuado a los compradores de dichos equipos. En este sentido, establecer la obligatoriedad de habilitar algún tipo de capacitación profesional (en este campo) para las personas que atiendan los puntos de venta de dichos equipos.

[25]

Formar a formadores de educación vial (policías, etc.) y a profesionales de distintos campos con influencia, directa o indirecta, en la seguridad vial de los niños

(puericultores, pediatras, profesores, etc.) en los distintos aspectos relacionados con los sistemas de retención infantil: funcionamiento, selección, instalación, etc.

[25]

Reducir el IVA que se aplica a los sistemas de retención infantil: *¿Por qué un sistema de retención infantil debe ser considerado un artículo de lujo?* Dicha reducción es posible ya que la Directiva Europea 77/388/CEE, de 17 de mayo de 1977, incluye los sistemas de retención infantil en la categoría de productos esenciales, en los que se permite un menor IVA. Así se aplica en países de la Unión Europea, entre otros: Portugal y Reino Unido (5%); Chipre y Polonia (8%); y Croacia (13%).

[25]

Supervisar el mercado de sistemas de retención infantil de segunda mano, con el fin de garantizar que dichos equipamientos poseen las características de comportamiento necesarias para actuar eficazmente en caso de accidente de tráfico.

[25]